

Sustentabilidade do Território da Área Metropolitana de Lisboa: Caso da Navegação Marítimo-Estuarina

Fábio Miguel Lucas Pereira

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território
Área de Especialização em Ambiente e Recursos Naturais**

Versão corrigida e melhorada após defesa pública

Fevereiro, 2019

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Regina Salvador

“Já no largo Oceano navegavam,
As inquietas ondas apartando;
Os ventos brandamente respiravam,
Das naus as velas côncavas inchando;
Da branca espuma os mares se mostravam
Cobertos, onde as proas vão cortando
As marítimas águas consagradas,
Que do gado de Próteo são cortadas.”

Luís de Camões, “Lusíadas” Canto I / Estrofe 19

**SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA**

**SUSTAINABILITY OF THE LISBON METROPOLITAN AREA'S TERRITORY:
CASE OF MARITIME-ESTUARINE NAVIGATION**

FÁBIO MIGUEL LUCAS PEREIRA

RESUMO

Partindo do princípio que a navegação que se pratica nas águas costeiras da Área Metropolitana de Lisboa e nos estuários do rio Tejo e do rio Sado tem um papel relevante na economia regional e nacional é fundamental avaliar a dinâmica dos sectores que lhe surgem associados por forma a compreender como interferem na sustentabilidade da Metrópole.

O recente crescimento do fluxo da navegação na região está interligado com as dinâmicas económicas, sociais e ambientais dos portos, do transporte marítimo e fluvial de mercadorias, do transporte fluvial de passageiros, do turismo náutico, da pesca comercial e da construção e reparação naval.

As relações entre os sectores ligados à navegação marítimo-estuarina têm capacidade para alavancar o desenvolvimento local e regional de uma forma sustentável, que é reconhecida, mas pouco estudada como um todo.

PALAVRAS-CHAVE: sustentabilidade, navegação, marítima, estuário, economia, ambiente, Área Metropolitana, Lisboa.

ABSTRACT

Assuming that navigation in the coastal waters of the Lisbon Metropolitan Area and in the estuaries of the Tagus River and Sado River plays a relevant role in the regional and national economy, it is essential to assess the dynamics of the associated sectors in order to understand how they interfere in the sustainability of the Metropolis.

The recent growth in the flow of navigation in the region has intertwined with the economic, social and environmental dynamics of ports, maritime and inland waterway transport, inland waterway passenger transport, nautical tourism, commercial fishing and shipbuilding and repair.

The relations between sectors linked to maritime-estuarine navigation have the capacity to leverage local and regional development in a sustainable way, which is recognized but little studied as a whole.

KEYWORDS: Sustainability, navigation, maritime, estuary, economy, environment, Metropolitan Area, Lisbon.

ÍNDICE

Introdução	1
Capítulo I - Área Metropolitana de Lisboa	5
1. Caracterização geográfica	6
Capítulo II - Sustentabilidade	13
1. O conceito e a sua evolução	14
2. As três dimensões da sustentabilidade	16
Capítulo III - O caso da navegação marítimo-estuarina	19
1. Fluxo da navegação	20
2. Principais infraestruturas, usos e atividades	23
2.1. Impacto socioeconómico: abordagem sectorial	23
2.1.1. Portos e logística	23
2.1.2. Transportes por água	35
2.1.2.1. Transporte marítimo de mercadorias	35
2.1.2.2. Transporte fluvial de mercadorias	43
2.1.2.3. Transporte fluvial de passageiros	45
2.1.3. Turismo náutico	49
2.1.3.1. Náutica de recreio	52
2.1.3.2. Atividades marítimo-turísticas	61
2.1.3.3. Turismo de cruzeiros	64
2.1.4. Pesca comercial	73
2.1.5. Construção, manutenção e reparação naval	90
2.1.6. Defesa e segurança marítima	109
2.2. Impacto ambiental	117
Capítulo IV - Perspetiva de evolução da sustentabilidade da navegação marítimo - estuarina	129
Conclusões	136
Bibliografia	142
Lista de Figuras	149

Lista de Tabelas.....	150
Anexo A – Inquérito à Atividade Portuária.....	i
Anexo B – Inquérito a Marinas e Portos de Recreio.....	vi
Anexo C – Inquérito a Estaleiros Navais.....	ix
Anexo D – Inquérito a Empresas de Transporte e de Serviços Marítimos.....	xiii
Anexo E – Inquérito a Associações.....	xvii
Anexo F – Inquérito a Instituições de Investigação.....	xx
Anexo G – Inquérito a Câmaras Municipais.....	xxiii
Anexo H – Mapas das Áreas Protegidas marinhas e estuarinas na AML.....	xxvii
Anexo I – Comunidades Portuárias de Lisboa e de Setúbal.....	xxx
Anexo J – Armadores que exercem atividade na AML.....	xxxi
Anexo L - Gestores de Navios que exercem atividade na AML.....	xxxii

LISTA DE ABREVIATURAS

AA	- Arsenal do Alfeite, S.A.
AGEPOR	- Associação dos Agentes de Navegação de Portugal
AM	- Área Metropolitana
AML	- Área Metropolitana de Lisboa
AMN	- Autoridade Marítima Nacional
AMT	- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
AIN	- Associação das Indústrias Navais
APA	- Agência Portuguesa do Ambiente
APL	- APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.
APSS	- Administração do Porto de Setúbal, S.A.
BF	- Base de Fuzileiros
BNL	- Base Naval de Lisboa
CEE	- Comunidade Económica Europeia
CINAV	- Centro de Investigação Naval
CN	- Comando Naval
CPL	- Comunidade Portuária de Lisboa
CPS	- Comunidade Portuária de Setúbal
CSM	- Conta Satélite do Mar
DGAM	- Direção-Geral da Autoridade Marítima
DGPA	- Direção-Geral das Pescas e Aquicultura
DGPC	- Direção-Geral do Património Cultural
DGPM	- Direção-Geral de Política do Mar
DGRM	- Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DGT	- Direção-Geral do Território
DPM	- Domínio Público Marítimo
EMEPC	- Estrutura de Missão para Extensão da Plataforma Continental
EMPORDEF	- Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.
EMSA	- Agência Europeia da Segurança Marítima
EN	- Escola Naval

ENM	- Estratégia Nacional para o Mar
ENDS	- Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável
EPC	- Extensão da Plataforma Continental
FCSH	- Faculdade de Ciências Sociais e Humana da Universidade Nova de Lisboa
FRONTEX	- Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira
ICNF	- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P.
IDI	- Investigação, Desenvolvimento e Inovação
IH	- Instituto Hidrográfico
IMO	- Organização Marítima Internacional
IMT	- Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.
INE	- Instituto Nacional de Estatística, I.P.
IPMA	- Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P.
OGMA	- Indústria Aeronáutica de Portugal
OMI	- Organização Marítima Internacional
ONG	- Organização não-governamental
ONU	- Organização das Nações Unidas
PCP	- Política Comum das Pescas
PEN	- Plano Estratégico Nacional
PIB	- Produto Interno Bruto
PMI	- Política Marítima Integrada
PORDATA	- Base de Dados de Portugal Contemporâneo
PSOEM	- Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional
QUERCUS	- Associação Nacional de Conservação da Natureza
SAER	- Sociedade de Avaliação Estratégica e de Risco
SIC	- Sítios de Importância Comunitária
UE	- União Europeia
USD	- Dólar americano
VAB	- Valor Acrescentado Bruto
ZEE	- Zona Económica Exclusiva
ZPE	- Zona de Proteção Especial

INTRODUÇÃO

O tema de investigação no âmbito da Dissertação em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais é a “Sustentabilidade do Território da Área Metropolitana de Lisboa: Caso da navegação marítimo-estuarina.”

As áreas litorais sempre foram espaços atrativos devido á abundância de recursos básicos e boas condições naturais pelo que é aí que se concentra uma significativa parte da população e das atividades económicas de Portugal.

A localização geoestratégica da Área Metropolitana de Lisboa, no extremo sudoeste do continente europeu, entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo, faz desta região um ponto privilegiado de ligação com a Europa, com África e as Américas e apresenta condições únicas na sua relação com o oceano Atlântico e os rios Tejo e Sado.

A navegação tem um papel relevante na economia regional e nacional. O fluxo da navegação nas águas costeiras da Área Metropolitana de Lisboa e nos estuários do Tejo e do Sado tem vindo a aumentar significativamente. É, portanto, importante avaliar os sectores a que a navegação dá suporte (transporte marítimo, turismo náutico, pesca, ...) por forma a compreender como interfere na sustentabilidade da Metrópole a nível económico, social e ambiental.

A questão de partida deste trabalho é pois: De que forma a navegação marítimo-estuarina contribui para a sustentabilidade da Área Metropolitana de Lisboa?

Constituem também objetivos deste trabalho:

- Estudar a sustentabilidade e a estabilidade dos territórios da AML associados à navegação marítimo-estuarina.
- Analisar os dados, identificar os riscos e potencialidades da navegação no mar e nos estuários da AML, visando aprofundar o conhecimento dos padrões espaciais das várias áreas da sustentabilidade face ao cenário atual e futuro.

- Interligar a sustentabilidade socioeconómica e ambiental no que respeita à navegação marítimo-estuarina.

- Saber que relações (intersectoriais e institucionais) existem entre as atividades ligadas à navegação marítimo-estuarina (incluindo investigação, formação, empresas, organismos públicos, ONG's).

No que se refere à metodologia, optou-se pela pesquisa bibliográfica, a recolha e tratamento de dados estatísticos e o trabalho de campo.

A pesquisa bibliográfica incidiu sobre a análise de diferentes abordagens teóricas, nomeadamente através de artigos científicos, relatórios e estudos relacionados com o tema em investigação, realizadas por autores nacionais e internacionais.

O tratamento dos dados consistiu na recolha de informação dos indicadores socioeconómicos e ambientais em estudo (Instituto Nacional de Estatística, Banco de Portugal, ...), na elaboração de estatística de apoio à comparação, interpretação e análise de conteúdos (criação de tabelas e gráficos em Excel com cálculo de percentagens, ...). A metodologia de análise aplicada foi adaptada às características específicas de cada um dos sectores em estudo e depende, naturalmente, da disponibilidade de dados estatísticos.

O trabalho de campo traduziu-se pela recolha de dados efetuada através da realização de inquéritos a entidades públicas e privadas e pela visita a infraestruturas e embarcações.

Com o objetivo de complementar a informação estatística e melhor compreender a complexidade e importância dos sectores ligados à navegação para o desenvolvimento sustentável da Área Metropolitana de Lisboa, foram enviados 64 inquéritos com formulários diferentes para cada uma das áreas das entidades, a saber: 2 Administrações portuárias, 9 Marinas e Portos de Recreio, 5 Estaleiros de construção e reparação naval, 11 Associações ligadas aos sectores em estudo, 2 Empresas de transporte fluvial, 11 Agentes de navegação, 6 Instituições de investigação e 18 Câmaras Municipais.

Obtivemos resposta das seguintes entidades:

- Associação Portuguesa de Empresas de Congresso, Animação Turística e Eventos (APECATE);
- Câmara Municipal de Alcochete;
- Câmara Municipal de Lisboa;
- Câmara Municipal de Mafra;
- Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (MARE).

As respostas recebidas correspondem a 7,8 % dos inquéritos enviados.

Foram efetuadas visitas a terminais do porto de Lisboa, nomeadamente na Trafaria e Barreiro; à doca de recreio de Alcântara; aos portos de pesca de Sesimbra e da Ericeira; aos estaleiros navais da Lisnave, em Setúbal e da Navalrocha, em Lisboa. Também se visitaram dois navios de transporte marítimo de mercadorias e um navio de cruzeiro que fizeram escala no porto de Lisboa.

Por fim, após recolher e proceder ao tratamento de dados, elaboraram-se as respetivas conclusões.

O presente trabalho está organizado em três capítulos, a saber:

- Caraterização da Área Metropolitana de Lisboa;
- Análise do conceito de Sustentabilidade e sua evolução recente;
- Navegação marítimo-estuarina na AML e perspetivas.

No capítulo I, procura-se caracterizar o território em estudo a nível geográfico.

No capítulo II, eminentemente teórico, avança-se a definição de Sustentabilidade, nos seus três pilares: económico, social e ambiental.

O capítulo III é dedicado a um caso de estudo. Caraterizam-se as rotas marítimas e fluviais na Área Metropolitana de Lisboa. Avança-se com a identificação das infraestruturas, usos e atividades diretamente ligados à navegação marítimo-estuarina.

Os sectores abordados são: Portos e Logística, Transporte Marítimo de Mercadorias, Transporte Fluvial de Mercadorias e Passageiros, Turismo Náutico, Pesca comercial, Construção, Manutenção e Reparação Naval e Defesa e Segurança Marítima. Comparam-se e analisam-se os dados socioeconómicos e ambientais referentes aos indicadores, numa perspetiva temporal e espacial.

No capítulo IV apresentam-se alguns projetos a implementar na AML no que diz respeito aos setores ligados à navegação.

É a partir das conclusões que forem sendo retiradas nos capítulos anteriores que se analisa os pressupostos de partida e se perspetiva o futuro da navegação marítimo-estuarina e a sua sustentabilidade na Área Metropolitana de Lisboa.

CAPÍTULO I - ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

1. Caracterização geográfica

Uma área metropolitana pode definir-se como um espaço de complementaridades, sejam elas originadas pelas condições naturais e/ou pelos usos diferenciados do território.

Localização

A Área Metropolitana de Lisboa, localizada em posição central face ao território continental, divide-se por duas áreas principais: a Península de Lisboa (a norte) e a Península de Setúbal (a sul), separadas pelo estuário do rio Tejo. A área ocupada pela AML forma um promontório que se estende pelo oceano Atlântico.

Divisão Administrativa

A AML é composta por dezoito concelhos, estando nove localizados a norte (Amadora, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Odivelas, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira) e os restantes nove localizados a sul do Tejo (Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal).



Figura 1 - Divisão Administrativa da AML, 2014

Fonte: Atlas Digital da Área Metropolitana de Lisboa (2016)

População

A Área Metropolitana de Lisboa (AML)¹, criada através da Lei nº 44/91 de 2 de agosto, é a região envolvente de uma das mais antigas capitais europeias. É a maior e mais densamente povoada área metropolitana do país com 3 015,24 km² (3,3% do território nacional) e 2 821 876 habitantes (INE, 2011) ou seja 26,8% da população portuguesa.

A AML tem uma população ativa de cerca de 1,3 milhões de pessoas, que representa 32,7% do emprego nacional localizado no seu território e 30% das empresas nacionais (INE, 2011). Segundo dados do Eurostat, em 2011, a contribuição da AML para o Produto Interno Bruto (PIB) foi de 80 451 milhares de euros (UE) com o PIB *per capita* mais alto em relação ao resto do país, o que torna a região um importante polo de consumo que permite a expansão de diversas atividades económicas.

¹ A partir de 1 de janeiro de 2015 entrou em vigor uma nova versão das NUTS (NUTS 2013). Ao nível da NUTS II ocorreu apenas uma alteração de designação em "Lisboa" que passou a ser designada por "Área Metropolitana de Lisboa". Atualmente, a delimitação da Área Metropolitana de Lisboa representa dois níveis de organização estatística: a NUTS III e a NUTSII.

Hidrografia

A Área Metropolitana de Lisboa apresenta uma frente ribeirinha de cerca de 200 km sendo a foz do rio Tejo e a foz do rio Sado dois dos pontos mais relevantes no litoral.

O rio Tejo tem o maior estuário² de Portugal e um dos maiores estuários da Europa Ocidental abrangido pela Convenção de Ramsar³, com um posicionamento estratégico no mundo e uma ligação milenar ao mar.

O estuário do Tejo deve a sua génese à área de rochas tectónicas fragilizadas, simultaneamente abatidas, para desaguar no Atlântico e criando assim o gargalo do Tejo.

O estuário do Tejo com uma área total de 320 km² constitui o espaço central da AML, sendo em torno das suas margens que se iniciou o desenvolvimento do sistema urbano, em ligação com os modos de vida ribeirinhos que a sua presença proporcionava, e sendo através dele que se fazem as ligações entre a margem norte e a margem sul do Tejo.

O estuário do Sado, inicialmente comum ao do Tejo, separou-se deste no Miocénico Superior, com a formação da cadeia da Arrábida. Do estuário do Sado com uma área total de 231,6 km² apenas está inserido na AML o seu extremo norte e a parte final da Ribeira da Marateca.

Os dois estuários são áreas de vital importância a nível ambiental, populacional, económico e turístico e de importância estratégica ao nível metropolitano e nacional.

Os seus valores naturais decorrem, de modo particular, da sua dimensão, diversidade, riqueza da flora e da fauna e, de um modo geral, da variedade de ecossistemas que neles existem.

A complementaridade entre os dois estuários em termos de habitat da avifauna é bastante elevada, sendo a sua ligação um dos elementos chave da Reserva Ecológica Nacional da Área Metropolitana de Lisboa.

² Por definição é um ambiente aquático de transição entre o rio e o mar, contendo espécies de peixes próprias de rios e oceanos.

³ Convenção sobre Zonas Húmidas - Tratado intergovernamental adotado em 2 de fevereiro de 1971 na Cidade Iraniana de Ramsar.



Figura 2 – Localização dos Estuários do rio Tejo e do rio Sado

Fonte: <https://earth.google.com/web/>

A Lagoa de Albufeira, localizada na sub-bacia hidrográfica das ribeiras costeiras do Sul, tem uma área de 1,3 km². A lagoa está separada do oceano por uma barreira contínua ao longo de 1 200m ancorada em ambas as extremidades a um litoral de arribas.

Orografia

A costa atlântica da área metropolitana tem cerca de 150km e é em grande parte da sua extensão marcada por escarpas e arribas, o que é mais evidente na parte norte. Na Arrábida, na parte sul, podem chegar a mais de 300m de desnível.

As praias sucedem-se, ora como faixas estreitas de areia encostadas a essas arribas, ora como pequenas manchas limitadas pelas confluências com o mar dos pequenos cursos de água da região. Existem exceções como é o caso da praia do Guincho, que se desenvolve numa reentrância profunda e ampla da linha de costa e o areal da Costa de Caparica (o maior da área metropolitana) que retém a aluvião do Tejo, transportada pelo mar.

A AML tem como principais marcos a Serra de Sintra, na Península de Lisboa, e que atinge na Pena o ponto mais elevado da região com 528 m; e a Serra da Arrábida, na península de Setúbal com o segundo ponto mais elevado, o Formosinho, de 501m. Estes sistemas montanhosos confinam com a foz do rio Tejo, que desagua na enseada de Lisboa. Na península de Lisboa, o relevo é mais rugoso que na de Setúbal, “...mas ambas possuem traços comuns como o nível de rugosidade e a dicotomia entre as serras (de orientação semelhante, Este-Oeste a Este nordeste-Oeste sudoeste) e a sua envolvente, composta de plataformas litorais e áreas de relevos baixos” (PEREIRA, 2003).

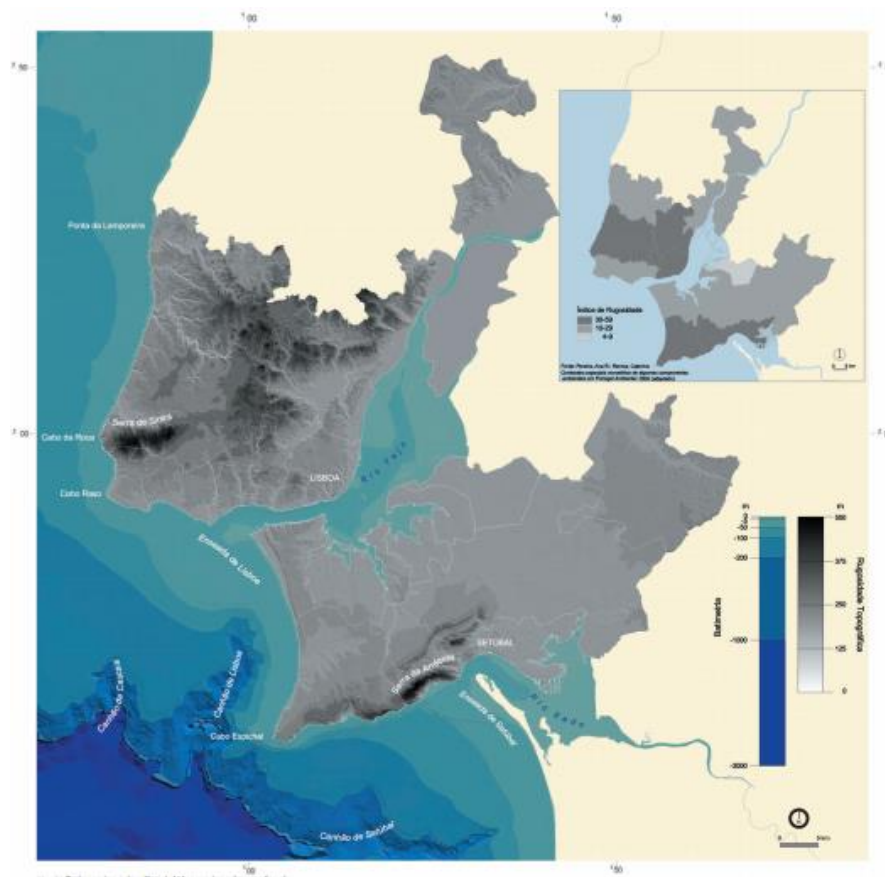


Figura 3 - O relevo na AML e na área submersa adjacente

Fonte: Atlas da Área Metropolitana de Lisboa (2003)⁴.

⁴ Em 2003, o concelho da Azambuja fazia parte da AML.

A norte do Tejo, a paisagem restringe-se pelos vales estreitos e encaixados, de ribeiras curtas e fortemente torrenciais, que vão alternando com cabeços relativamente estreitos.

A sul do Tejo, a Península de Setúbal é enquadrada por duas zonas declivosas: as arribas da Caparica, que servem de continuação à encosta de Lisboa, e o maciço calcário da Arrábida, com falésias de grande altitude; enquanto isso, mais a leste existe um espaço interior de relevos muito suaves, com vales alargados que se vão alternando com cabeços largos, todos estes ligados por vertentes que são cada vez menos proeminentes à medida que se caminha para montante das bacias hidrográficas. Na margem do Tejo, as áreas baixas dos concelhos ribeirinhos constituem uma componente importante da estrutura ecológica.

Áreas Protegidas e Classificadas

Devido á elevada pressão da construção, e ao facto de até há algumas décadas não haver regras gerais de ordenamento do território, foram criadas a partir dos anos 70 e especialmente na última década do séc. XX um conjunto de áreas protegidas que abrangem 11% da AML.

Na Área Metropolitana de Lisboa existem cinco Áreas Protegidas⁵, a saber: Parque Natural de Sintra-Cascais, Reserva Natural do Estuário do Tejo, Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, Parque Natural da Arrábida e Reserva Natural do Estuário do Sado.

No âmbito deste trabalho são de relevante importância as Áreas Protegidas marinhas e estuarinas: a Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET), a Reserva Natural do Estuário do Sado (RNES) e o Parque Marinho Professor Luiz Saldanha que é parte integrante do Parque Natural da Arrábida.

⁵ São classificadas como áreas protegidas as áreas terrestres e aquáticas interiores e as áreas marinhas em que a biodiversidade ou outras ocorrências naturais apresentem, pela sua raridade, valor científico, ecológico, social ou cénico, uma relevância especial que exija medidas específicas de conservação e gestão, em ordem a promover a gestão racional dos recursos naturais e a valorização do património natural e cultural, regulamentando as intervenções artificiais suscetíveis de as degradar (ICNF).

Estas áreas têm um alto valor ecológico e económico, com grande diversidade de flora e fauna, tratando-se de zonas com elevada produção primária e que são utilizadas como local de refúgio e crescimento de juvenis de muitas espécies, nomeadamente de peixes.

No âmbito da Rede Natura 2000⁶ encontram-se classificadas, na AML, além dos estuários do Tejo e do Sado, os Sítios Sintra/Cascais e Arrábida/Espichel que incluem uma faixa de espaço marítimo costeiro e como Zonas Especiais de Proteção (ZEP)⁷, o Cabo Raso e o Cabo Espichel.

Estas classificações nacionais e internacionais implicam que as atividades humanas aí desenvolvidas deverão ser compatíveis com a preservação dos habitats e espécies, visando uma gestão sustentável do ponto de vista ecológico, económico e social. As atividades ligadas à navegação que se realizam nestas áreas, como é o caso da pesca e do turismo náutico, estão sujeitas a regulamentos específicos.

⁶ Rede ecológica para o espaço da União Europeia que tem como finalidade assegurar a conservação a longo prazo das espécies e dos habitats mais ameaçados da Europa, contribuindo para parar a perda de biodiversidade (ICNF).

⁷ Estabelecidas ao abrigo da Diretiva 2009/147/CE, de 30 de novembro.

CAPÍTULO II - SUSTENTABILIDADE

1. O conceito e a sua evolução

Etimologicamente o termo sustentável provém do latim *sustentare* (sustentar, defender, apoiar, conservar).

O termo “sustentabilidade” não é consensual, uma vez que para alguns autores a expressão é demasiado vaga, podendo significar tudo ou então nada de muito preciso. Talvez por ser demasiado intuitivo o termo se tenha vindo a generalizar, sendo usado em áreas muito diversas.

Desde o início do século XX que as preocupações sobre o impacto do desenvolvimento industrial e económico sobre o ambiente vinham a aumentar. Nos anos 70 acentuam-se os debates públicos e a partir daí multiplicam-se os estudos e os esforços políticos referentes a esta problemática.

Seguem-se um conjunto de relatórios e acordos internacionais que moldaram o conceito de sustentabilidade:

A Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano (1972)⁸ foi a primeira grande reunião de chefes de estado organizada pela ONU para tratar das questões relacionadas com a degradação do ambiente e iniciou a busca pelo equilíbrio entre desenvolvimento económico e redução da degradação ambiental (poluição urbana e rural, desmatamento, etc.), que mais tarde evoluiria para a noção de desenvolvimento sustentável.

Desde a década de 1980, o conceito de sustentabilidade tem sido usado mais no sentido da sustentabilidade humana no planeta Terra. Tal facto resultou na definição mais citada de sustentabilidade como parte do conceito de desenvolvimento sustentável, o do “Relatório Brundtland - Nosso Futuro Comum”⁹ (ONU, 1987). Nesse documento, Desenvolvimento Sustentável é concebido como *“um desenvolvimento que atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de*

⁸ Em inglês United Nations Conference on the Human Environment, também conhecida como Conferência de Estocolmo, realizada entre os dias 5 a 16 de junho de 1972 na capital da Suécia, Estocolmo.

⁹ Relatório elaborado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, criada pela ONU em 1983.

atender as suas próprias necessidades”. Neste relatório ficaram enumerados os principais problemas ambientais e estabelecida a premissa do ambiente como prioridade internacional.

O conceito foi generalizado na Declaração sobre Ambiente e Desenvolvimento (ONU, 1992), assinada na Cimeira da Terra, e onde foram estabelecidos 27 princípios básicos para o desenvolvimento sustentável, a dignidade humana, o ambiente e as obrigações dos Estados em matéria de direitos ambientais dos seres humanos.

Também na Cimeira da Terra foi aprovada a Agenda 21, um documento orientador dos governos, das organizações internacionais e da sociedade civil, para o desenvolvimento sustentável, visando conciliar a proteção do ambiente com o desenvolvimento económico e a coesão social.

Cada país desenvolve a sua Agenda 21. Portugal está num processo de implementação de uma política de sustentabilidade, que tem como referência a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS). Neste objetivo a Agenda 21 Local constitui uma ferramenta que pode traduzir, na dimensão local, os desígnios expressos superiormente na ENDS.

No século XXI existe uma consciência global da sustentabilidade. Uma infinidade de novos conceitos que ajudam a implementar e medir a sustentabilidade estão a tornar-se mais amplamente aceites, incluindo o movimento livre de carros; *smart growth* e *smart cities* (ambientes urbanos mais sustentáveis); avaliação do ciclo de vida (análise do uso de recursos e impacto ambiental no ciclo de vida de um produto ou processo); análise de pegada ecológica; construção verde; reciclagem; remoção da dependência de combustíveis fósseis e muito mais (BLEWITT, 2008).

SHAKER (2015) refere que o termo “sustentabilidade” deve ser visto como o objetivo da Humanidade para o equilíbrio humano-ecossistema (homeostasia), enquanto “desenvolvimento sustentável” refere-se à abordagem holística e aos processos temporais que nos levam ao ponto final da sustentabilidade.

2. As três dimensões da sustentabilidade

A *World Summit* sobre Desenvolvimento Social¹⁰ identificou metas de desenvolvimento sustentável, como desenvolvimento económico, desenvolvimento social e proteção ambiental.

Essa visão foi expressa com uma ilustração usando três elipses sobrepostas, indicando que os três pilares da sustentabilidade não são mutuamente exclusivos e podem-se reforçar mutuamente. De facto, os três pilares são interdependentes e, a longo prazo, nenhum pode existir sem os outros (MORELLI, 2011).



Figura 4 - As três dimensões da sustentabilidade

Fonte: <https://www.rit.edu/kgcoe/ise/sustainability>

O desenvolvimento sustentável consiste em equilibrar os esforços locais e globais para atender às necessidades humanas básicas sem destruir ou degradar o ambiente natural. A questão que se impõe é como representar a relação entre essas necessidades e o ambiente.

¹⁰World Summit Outcome, Resolução A/60/1, da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 15 de setembro de 2005.

Sustentabilidade Ambiental

Os ecossistemas saudáveis fornecem bens e serviços vitais para seres humanos e outros organismos. Existem duas formas principais de reduzir o impacto humano negativo e melhorar os serviços ecossistêmicos¹¹.

A primeira abordagem, a gestão ambiental, é uma abordagem direta que se baseia amplamente nas informações obtidas da ciência da terra, da ciência ambiental e da biologia da conservação; é a gestão no final de uma longa série de fatores causais indiretos que são iniciados pelo consumo humano.

A segunda abordagem, a gestão do consumo humano de recursos, é uma abordagem indireta baseada em grande parte nas informações obtidas da economia. DALY sugeriu três critérios amplos para a sustentabilidade ecológica: os recursos renováveis devem fornecer um rendimento sustentável (a taxa de colheita não deve exceder a taxa de regeneração); para recursos não renováveis deve haver desenvolvimento equivalente de substitutos renováveis; a geração de resíduos não deve exceder a capacidade de assimilação do meio ambiente (DALY, 1990).

Sustentabilidade Económica

A sustentabilidade interage com a economia através das consequências sociais e ecológicas da atividade económica. A economia da sustentabilidade representa: *"... uma interpretação ampla da economia ecológica, onde variáveis ecológicas e variáveis ambientais são parte de uma perspectiva multidimensional. Aspectos sociais, culturais, da saúde, e monetários / financeiros devem ser integrados à análise."* (SOEDERBAUM, 2008). No entanto, o conceito de sustentabilidade é muito mais amplo do que os conceitos de rendimento sustentado de bem-estar, recursos ou margens de lucro. O desafio para a sustentabilidade é reduzir e administrar o consumo enquanto eleva o padrão de vida, sem aumentar o uso de recursos e o impacto ambiental. Isto deve ser

¹¹ São os muitos e variados benefícios que os seres humanos obtêm livremente do ambiente natural e dos ecossistemas saudáveis.

feito usando estratégias e tecnologias que quebrem a ligação entre, por um lado, o crescimento económico e, por outro lado, o dano ambiental e o esgotamento de recursos.

Sustentabilidade Social

Sustentabilidade Social pode ser definida como um conjunto de ações que visam melhorar a qualidade de vida da população. Estas ações devem diminuir as desigualdades sociais, ampliar os direitos e garantir acesso aos serviços (educação e saúde principalmente) que visam possibilitar às pessoas o acesso pleno à cidadania.

“O relacionamento entre direitos humanos e desenvolvimento humano, poder corporativo e justiça ambiental, pobreza global e ação cidadã, sugere que a cidadania global responsável é um elemento inescapável do que pode parecer, à primeira vista, simplesmente questões de escolha pessoal e moral” (BLEWITT, 2008, p. 96).

CAPÍTULO III - O CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA

1. Fluxo da navegação

No início do século XX, após a inauguração do Canal do Panamá, as rotas comerciais marítimas ficaram praticamente definidas e os corredores marítimos albergavam frequentemente embarcações das mais diversas nacionalidades e funcionalidades.

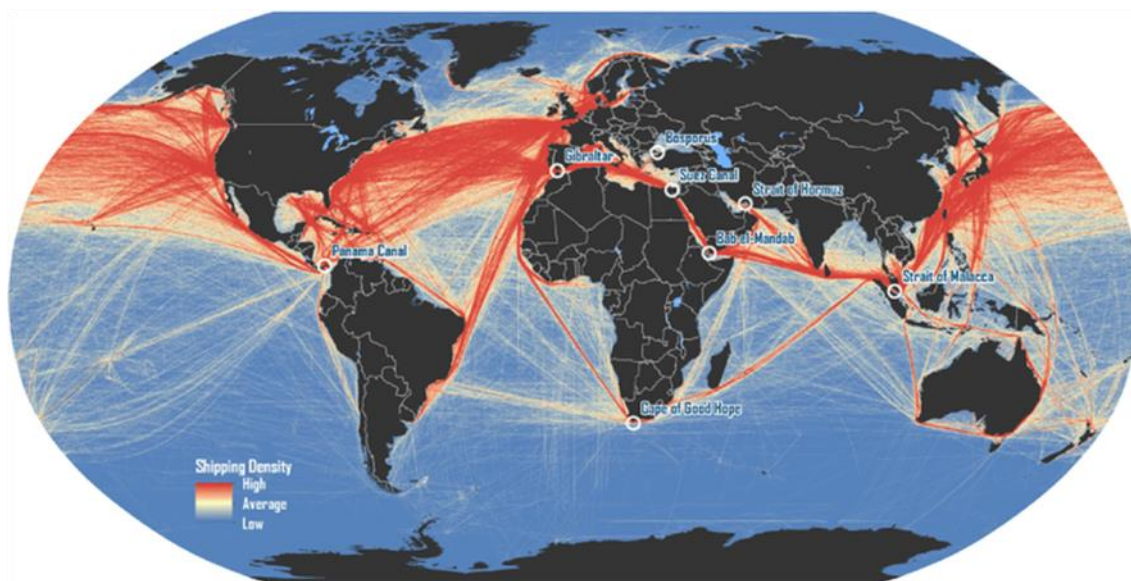


Figura 5 - Densidade das rotas marítimas globais e passagens estratégicas

Fonte: https://transportgeography.org/?page_id=767

O mapa acima representa a densidade das rotas do sistema de transporte marítimo global, bem como as principais rotas estratégicas que forçam uma convergência de rotas em locais específicos. Estas rotas suportam a maior parte do tráfego, mas existem numerosas outras rotas (nomeadamente para o transporte marítimo costeiro), dependendo da origem e do destino do transporte marítimo.

Portugal detém um posicionamento estratégico na fachada atlântica da Península Ibérica e no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo norte-sul e este-oeste.

Naturalmente, a Área Metropolitana de Lisboa beneficia desta posição estratégica.

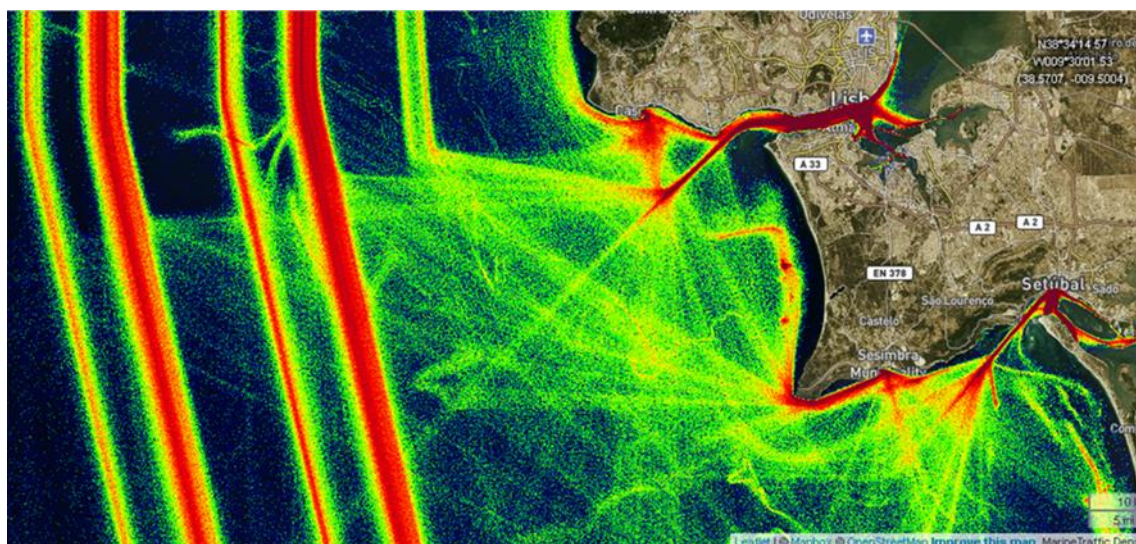


Figura 6 - Densidade do tráfego marítimo nas águas costeiras e estuários da AML, em 2017

Fonte: <https://www.marinetraffic.com>

No mapa, destacam-se (a vermelho) 4 vias principais de tráfego marítimo próximas à costa atlântica da AML e de grande importância para o transporte marítimo. Por ordem da via mais longínqua para a via mais próxima da costa: a primeira é utilizada por navios petroleiros e transportadores de GNL¹² no sentido Norte-Sul, a segunda é utilizada por navios graneleiros, de carga geral e porta-contentores no sentido Norte-Sul, a terceira é por navios petroleiros/LNG sentido Sul-Norte, a quarta é utilizada por navios graneleiros, de carga geral e porta-contentores no sentido Sul-Norte.

A separação de vias marítimas por sentido e por tipo de navios, criando “autoestradas” marítimas reforça a prevenção de acidentes e a segurança da navegação. Além disso é de notar que as vias utilizadas por navios de maior risco como os petroleiros e transportadores de LNG estão mais afastadas da costa.

No porto de Cascais, nota-se uma maior densidade do tráfego, que corresponde às várias embarcações de vela. Um pouco mais a Sul encontra-se o fundeadouro de Cascais, o local onde os navios aguardam ancorados até terem uma oportunidade de atracação num dos terminais do Porto de Lisboa.

Verifica-se uma alta densidade do tráfego de navios no estuário do Tejo e no estuário do Sado ao longo do ano, pela razão óbvia de aí se localizarem respetivamente os

¹² Gás natural liquefeito.

terminais do Porto de Lisboa e do Porto de Setúbal, assim como várias marinas e portos de recreio.

Próximo a Sesimbra há um foco de navegação que corresponde em grande parte às embarcações de pesca, assim como ao largo da Fonte da Telha embora aí com menor densidade.

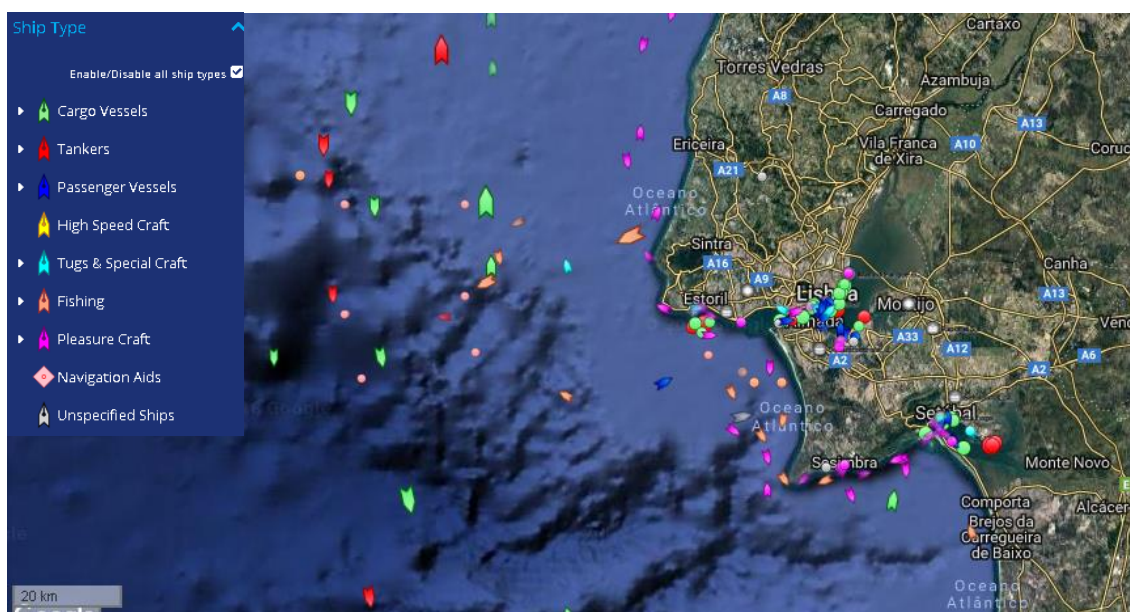


Figura 7 - Densidade do tráfego nas áreas costeiras da AML e nos estuários do Tejo e do Sado, por tipo de embarcação, em 27/08/2018 às 09:41h

Fonte: <https://www.marinetraffic.com>

O mapa acima representa a densidade do fluxo da navegação marítimo-estuarina nas águas costeiras da AML e no estuário do Tejo e do Sado, por tipo de embarcação, no dia 27 de agosto de 2018 pelas 09:41 h. Verifica-se que o maior número de embarcações se encontra na área de jurisdição do porto de Lisboa.

O sistema de controlo de tráfego marítimo¹³ permite organizar o tráfego de forma a reduzir o risco de acidente marítimo e diminuir os eventuais danos que possam resultar de um acontecimento desses, nomeadamente para o meio ambiente.

¹³ Inclui o VTS (*Vessel Traffic System*) costeiro, os VTS portuários, o assinalamento marítimo, os fundeadouros e os eventuais locais de refúgio que venham a ser designados em caso de navios em dificuldades.

2. Principais infraestruturas, usos e atividades

2.1. Impacto socioeconómico: abordagem sectorial

Como referem SALVADOR e SIMÕES (2012) o mar serve de meio ao transporte, ao comércio e turismo pelo que deve ser preservado, mas também aproveitadas as suas capacidades económicas, de lazer e empregabilidade.

Para que um diagnóstico sobre uma determinada realidade seja viável é essencial ter os meios que permitam avaliar estados e produzir informações passíveis de serem mensuráveis, decifradas e claras. É, por isso, importante a escolha dos indicadores que forneçam elementos que permitam responder à questão de partida deste trabalho e sirvam de partilha de conhecimento para práticas futuras.

Apresentamos os indicadores socioeconómicos para os quais foi possível encontrar dados estatísticos disponíveis: empregabilidade, número de empresas, remunerações, “Gastos com Pessoal”, Volume de Negócios (VN), Valor Acrescentado Bruto (VAB), VAB *per capita* e Produto Interno Bruto (PIB).

2.1.1. Portos e logística

Em termos gerais um porto é um espaço natural ou artificial, de transição entre a terra e o mar, abrigado das ondas e correntes, destinado à atracagem de navios e à passagem de mercadorias.

Um porto constitui uma ligação fundamental da cadeia de produção-transportes-distribuição pelo que constitui uma interface entre o transporte marítimo e outros modos de transporte. As acessibilidades marítimas e terrestres, nomeadamente entre os terminais portuários e o seu *hinterland*¹⁴ são fatores fundamentais para a eficácia de

¹⁴ Bacia económica ou área de influência de um porto, delimitada pelos centros de atração/geração das mercadorias movimentadas nesse porto.

um porto; salienta-se a importância dos acessos rodoviários para o transporte local e regional de mercadorias e da rede ferroviária para o transporte de médias distâncias.

A globalização obrigou a um rápido desenvolvimento do comércio internacional e das cadeias logísticas de transporte e distribuição, o que tem obrigado as infraestruturas portuárias a adaptarem-se às novas exigências de modernização tecnológica e organizativas. Assim, estas têm sido objeto de grandes operações de transformação para fazerem face ao aumento da atividade portuária.

Conforme referido em (MAR, 2018, p. 201) *“A valência base é a atividade portuária comercial, nomeadamente carga e descarga de navios, movimentação, estacionamento, armazenagem, consolidação e desconsolidação de cargas portuárias, tráfego de passageiros, coordenação e segurança da navegação, pilotagem, amarração, reboque e recolha de resíduos, incluindo as atividades de natureza logística e industrial associada, bem como atividades de cariz acessório, complementar e subsidiário (por exemplo, estaleiros de construção e/ou reparação naval, e outros serviços de apoio aos navios/embarcações), acolhendo também outras atividades que utilizam as infraestruturas e serviços portuários, tais como a pesca, a náutica de recreio e desportiva e as atividades marítimo-turísticas. Os espaços portuários podem também incluir áreas destinadas a atividades logísticas e/ou industriais diretamente ligadas à função portuária ou que dela estejam diretamente dependentes, designadamente utilizando terminais dedicados, como se verifica em relação à logística dos combustíveis, às indústrias químicas ou agroalimentares ou à indústria de construção e reparação naval.”*

Podemos então distinguir três tipos de atividades que se encontram num porto, a saber:

- Serviços relacionados com o navio (acostagem, amarração, assistência naval, agentes de navegação, etc.);
- Serviços relacionados com a carga (estiva, armazenagem, transitários, etc.);
- Serviços de controlo e inspeção (inspeção do navio, serviço aduaneiro, etc.).

Os referidos serviços são prestados pelas Administrações Portuárias¹⁵ ou entidades terceiras.

O sistema portuário comercial no continente é constituído por cinco portos principais: Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra e Sines; e por quatro portos secundários: Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro e Portimão. A Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma do Açores têm sistemas portuários constituídos por vários portos localizados nas diversas ilhas.

A última década marcou um período próspero na atividade dos principais portos comerciais do continente, em parte resultado dos investimentos fundamentais para o desenvolvimento do setor.

“O movimento de Navios registado no sistema portuário do Continente, das várias tipologias que escalam os portos em operações comerciais, quer de carga, quer de passageiros, ou para outras operações, traduziu-se em 2017 pela realização de 10 925 escalas, superior em +1% ao número verificado em 2016 e o mais elevado dos últimos onze anos” (AMT, 2017, p. 14).

Segundo os últimos dados estatísticos disponibilizados, em 2016, foram os portos que receberam 60,6% do volume das mercadorias importadas e 54,3% do volume das mercadorias exportadas (INE, 2017). É também por esta via que se faz o abastecimento das duas regiões autónomas.

No seu território, a A.M. Lisboa integra dois grandes portos comerciais - Lisboa e Setúbal - de orientação atlântica, cuja centralidade geoestratégica lhes confere um estatuto de relevo nas cadeias logísticas do comércio internacional e nos principais circuitos de cruzeiros (no caso de Lisboa). São também portos importantes pelo valor histórico e paisagístico das áreas que os envolvem e assumem um papel relevante na renovação e desenvolvimento urbano das cidades portuárias onde se integram.

¹⁵ Entidades gestoras dos portos responsáveis pela administração e gestão das infraestruturas portuárias e pela execução de uma ou mais das seguintes tarefas no porto em questão: gestão do tráfego portuário e coordenação das atividades dos operadores. As Administrações Portuárias exercem também poderes de Autoridades Portuárias a quem incumbe a competência em matérias de segurança marítima, portuária e ambiental.

Porto de Lisboa

O porto de Lisboa é gerido pela Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos no valor de 60 milhões de euros. A visão estratégica preconizada pela APL baseia-se *“...na consolidação da sua posição estratégica enquanto importante centro de atividade e na atração de novos investimentos de uma forma sustentada, servindo uma vasta zona de influência, promovendo a criação de emprego e o bem-estar das populações”* (APL, 2017, p. 6).

O porto de Lisboa localizado no estuário do rio Tejo desenvolve as atividades portuárias em ambas as margens do rio. Na margem Norte está concentrada a movimentação de carga contentorizada, da maioria da carga fracionada e o terminal roll-on/roll-off (Ro-Ro)¹⁶ assim como as quatro docas de recreio e três terminais de cruzeiros. Na margem Sul estão localizados diversos terminais especializados na movimentação de graneis líquidos e sólidos.

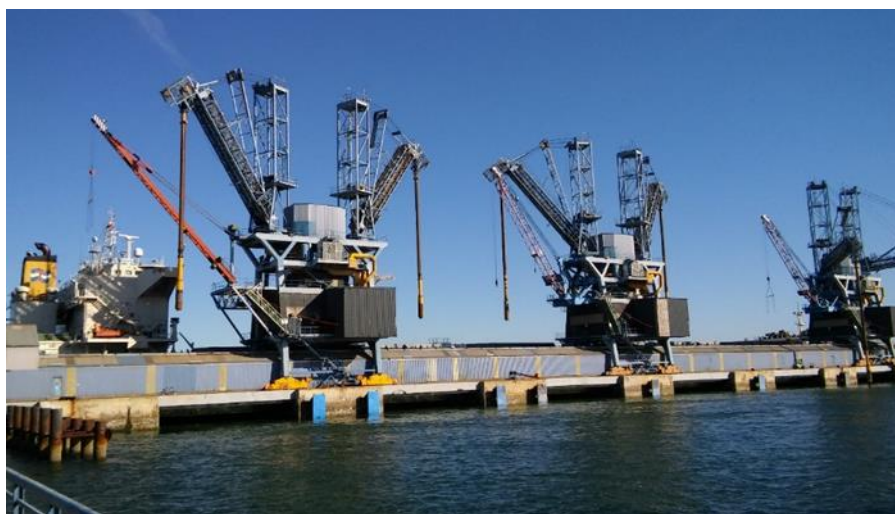


Figura 8 - Terminal da Silopor especializado em graneis sólidos (cereais), na Trafaria

Fonte: o próprio.

¹⁶ Qualquer tipo de carga que embarque e desembarque a rolar, seja em cima das suas próprias rodas ou lagartas, seja em cima de equipamento concebido especificamente para o efeito.

Os terminais de transporte fluvial de mercadorias e passageiros permitem o tráfego fluvial entre as margens do estuário bem como ao longo de uma parte significativa do próprio Rio Tejo.

Além das cerca de três dezenas de terminais portuários acima referidos, encontram-se na área de jurisdição da APL outras tantas dezenas de infraestruturas e áreas de apoio às atividades da náutica de recreio e práticas lúdico-desportivas de carácter náutico, pesca, construção e reparação naval, e ainda instalações militares e terminais de areias.

De acordo com a APL, o *hinterland* do porto de Lisboa estende-se às regiões portuguesas do Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve e às regiões espanholas da Estremadura, Andaluzia, Galiza e Castela e Leão.

Porto de Setúbal

O porto de Setúbal é gerido pela Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. (APSS), uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos no valor de 15,1 milhões de euros. A visão estratégica preconizada pela APSS consiste em *“Tornar os portos de Setúbal e Sesimbra importantes centros de atividades económicas e emprego nas diversas valências portuária, logística, pesca, marítimo-turística, náutica e indústria naval. Compatibilizar harmoniosamente e de forma sustentável a atividade portuária com a existência de importantes áreas ambientais e com a riqueza natural de fauna e flora do estuário do Sado, bem como as zonas urbanas ribeirinhas de fruição do rio pelas populações”* (APSS, 2017, p. 7).

O porto de Setúbal situado no estuário do Rio Sado é constituído por terminais de serviço público e terminais de uso privado, distribuídos por duas áreas principais: a frente ribeirinha da cidade de Setúbal, onde se desenvolvem atividades relativas à pesca, recreio náutico, atividades culturais e de lazer e a área comercial (com 11Km) onde se localizam os terminais especializados nomeadamente na movimentação de carga geral, carga fracionada e carga roll-on/roll-off (Ro-Ro). Os dois terminais de transporte fluvial de passageiros permitem o tráfego fluvial entre a cidade de Setúbal e a Península de Troia.

O *hinterland* do porto de Setúbal estende-se à região de Lisboa, à Região Norte e ao sul de Portugal e a Espanha (APSS).

Tanto o porto de Lisboa como o porto de Setúbal possuem boas acessibilidades marítimas e terrestres (rodoviárias e ferroviárias) com ligação à rede transeuropeia de transportes para ligação entre os terminais portuários e o seu *hinterland*.

Nas respetivas áreas de jurisdição¹⁷ (Figura 9), à APL e à APSS na qualidade de gestoras compete-lhes assegurar as condições de navegabilidade para que os diversos tipos de embarcações possam exercer as atividades que utilizam os estuários do Tejo e do Sado. Para tal implica que intervenham, direta ou indiretamente, no que respeita às seguintes ações: levantamentos hidrográficos para conhecimento das condições dos fundos, assinalamento marítimo das zonas de navegação, manutenção dos fundos por dragagem¹⁸ ou outros processos, controle da navegação no estuário (VTS)¹⁹, divulgação de informação sobre as condições locais (marés, profundidade, etc.), disponibilização de meios auxiliares de navegação (rebocadores, pilotagem, etc.), atuação em caso de derrame ou acidente e fiscalização.

¹⁷ A área de jurisdição do porto de Lisboa está definida no nº2 do artigo 7º do Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro. A área de jurisdição do porto de Setúbal e Sesimbra está definida no nº 2 do artigo 8º do Decreto-Lei nº 338/98, de 3 de novembro.

¹⁸ Serviço de desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagoas, mares, baías e canais de acesso a portos.

¹⁹ *Vessel Traffic System* - Serviço de tráfego de navios é um sistema de monitorização do tráfego marítimo estabelecido pela administração marítima (DGRM) para acompanhar os movimentos dos navios e garantir a segurança de navegação em áreas limitadas ou com restrições à navegação, organizando o tráfego e reduzindo o risco de acidente e diminuindo eventuais danos deles resultantes, nomeadamente para o meio ambiente (DGRM, 2018).

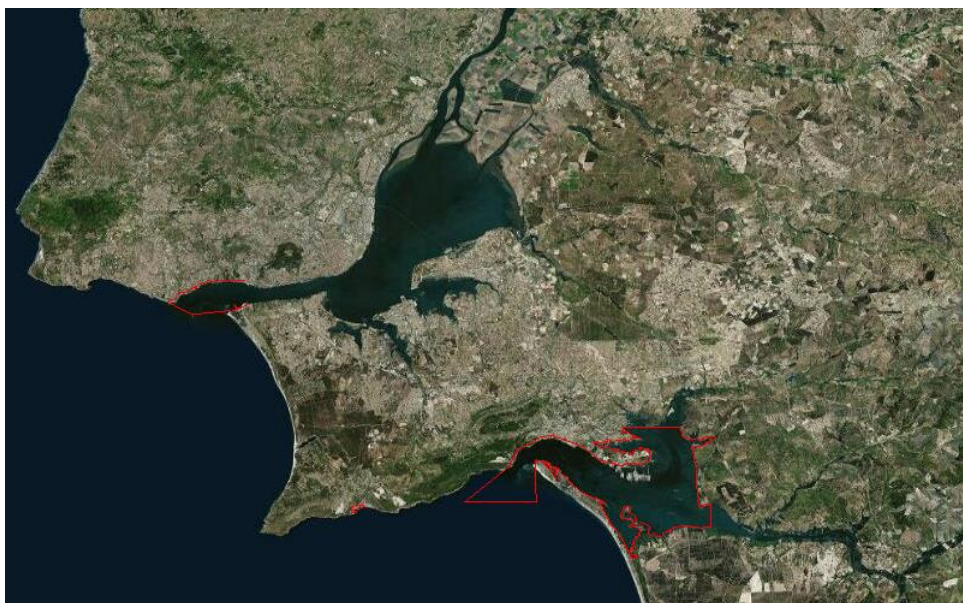


Figura 9 -Áreas de jurisdição da APL e da APSS

Fonte: Geoportal do Mar Português, <https://www.dgrm.mm.gov.pt/geoportal>

As atividades portuárias influenciam a ocupação territorial e o ordenamento urbanístico nas áreas sob jurisdição das administrações portuárias, nomeadamente a nível local através da construção das infraestruturas de suporte à atividade portuária como docas, cais, armazéns, terminais, etc. e na intervenção nas frentes ribeirinhas, mas também a nível regional com os espaços de armazenagem, as indústrias e os entrepostos comerciais que utilizam os portos.

Os portos, a logística e os transportes marítimos aparecem agregados em vários estudos assim como na Conta Satélite do Mar. Optamos por analisar os transportes marítimos de mercadorias e o transporte fluvial de passageiros mais adiante neste estudo, até porque a importância dos portos da AML não se esgota nessas atividades.

Em 2017 fizeram escala, nos portos da AML, 4 135 navios seja de passageiros seja de mercadorias ou outros (+7,9% face ao ano anterior).

Tabela 1 - Movimento de navios, portos de Lisboa e de Setúbal, no período 2015-2017

		2015	2016	2017	Δ % 2016/2015	Δ % 2017/2016
Navios (número)	Porto de Lisboa	2.606	2.299	2.558	-11,8	11,3
	Porto de Setúbal	1.458	1.533	1.577	5,1	2,9
	TOTAL	4.064	3.832	4.135	-5,7	7,9

Fonte dos dados: AMT (2018)

O porto de Lisboa consegue recuperar face a 2016 (+11,3%), atingindo quase o número de escalas de 2015. O decréscimo de escalas registado em 2016 pode ser explicado por ter sido um ano com algumas perturbações laborais.

O número de escalas registado no porto de Setúbal tem vindo a crescer no período de 2015 a 2017. Contudo parte do crescimento registado em 2016 (5,1% face a 2015) ficou a dever-se a transferências de navios do porto de Lisboa para o porto de Setúbal.

De referir que tanto no porto de Lisboa como no de Setúbal a percentagem de navios de bandeira estrangeira é superior a 80% do total.

Em relação aos dados de 2017 é de salientar que o porto de Lisboa recebeu 8 navios de investigação e 43 navios de guerra (APL, 2018).

Os impactos socioeconómicos que a atividade de um porto provoca não se limitam à cidade onde se localiza e podem dividir-se em três tipos: impactos diretos, indiretos e induzidos.

Os impactos diretos incluem o emprego, os salários, os rendimentos, os volumes de produto e taxas e receitas fiscais gerados pela autoridade portuária e pelas empresas que executam as atividades portuárias. São medidos diretamente pelas características das entidades que constituem a comunidade portuária²⁰ e formam o primeiro ciclo de efeitos do porto sobre a economia regional.

Os impactos indiretos são os que se observam nos outros sectores industriais e de serviços do sistema económico regional relacionados com a atividade portuária.

²⁰ Constituída pela autoridade portuária, empresas que executam serviços para a autoridade portuária e empresas ligadas ao porto, incluindo as que movimentam carga no porto e as que desempenham outras atividades que permitem ou facilitam essa movimentação.

Resultam, pois, da cadeia de relações intersectoriais existentes na região. As despesas diretas com a atividade portuária das empresas e organizações do porto com a aquisição de bens e serviços implicam a atividade de outras empresas, o que gera mais despesa e mais emprego. E a atividade dessas empresas leva também à criação de mais despesa e emprego, num ciclo acumulativo de efeitos indiretos.

Os impactos diretos e indiretos resultam exclusivamente das relações que existem entre os setores de produção e são efeito das compras de bens intermédios e da prestação de serviços entre empresas. Já os impactos induzidos são a resultado do aumento de rendimento dos trabalhadores e outros agentes e que, pela via do consumo privado, se traduzem numa série de aumentos de produção de bens e serviços.

Os gráficos seguintes apresentam os dados socioeconómicos referentes ao impacto direto criado pela atividade da autoridade portuária.

Os dados de pessoal das duas Administrações Portuárias indicam a existência total de 446 trabalhadores em 31 de dezembro de 2016 (-0,4% face ao ano anterior). No período 2014-2016, o número de efetivos das duas administrações portuárias não sofreu oscilações significativas.

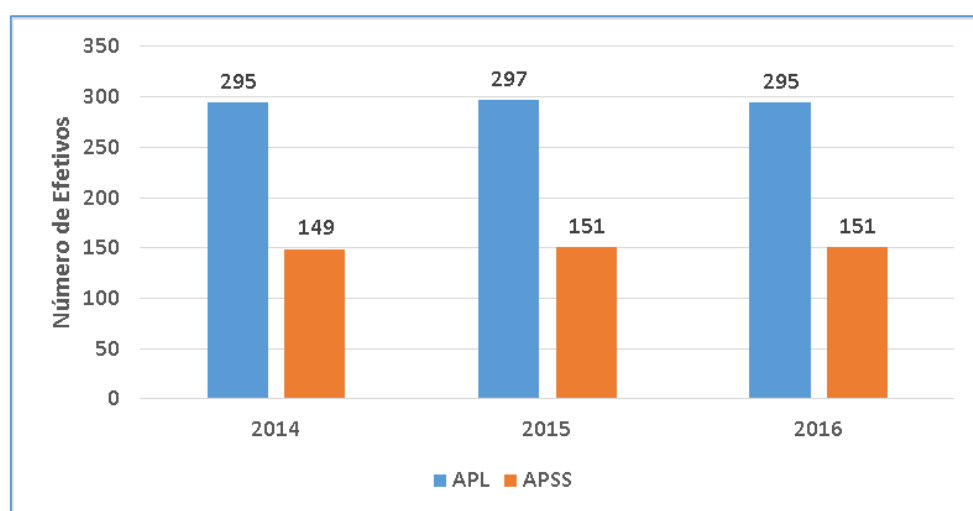


Figura 10 -Quadro de Pessoal da APL e da APSS, no período 2014-2016

Fonte dos dados: APL e APSS, 2017

De acordo com as mesmas fontes, em 2016, os “Gastos com Pessoal” ascendeu a 25 milhões de euros (+6,8% face ao ano anterior).

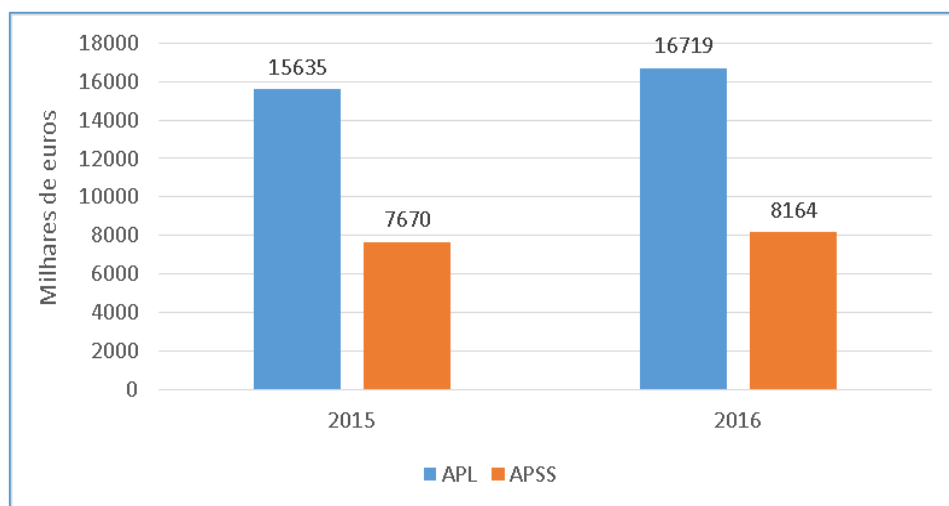


Figura 11 - Gastos com Pessoal, APL e APSS, em 2015 e 2016

Fonte dos dados: APL e APSS, 2017

Avaliando agora o “Volume de Negócios” verifica-se que, em 2016, no conjunto das duas administrações portuária, se cifrou em 60 milhões de euros (-1,3% face ao ano anterior).

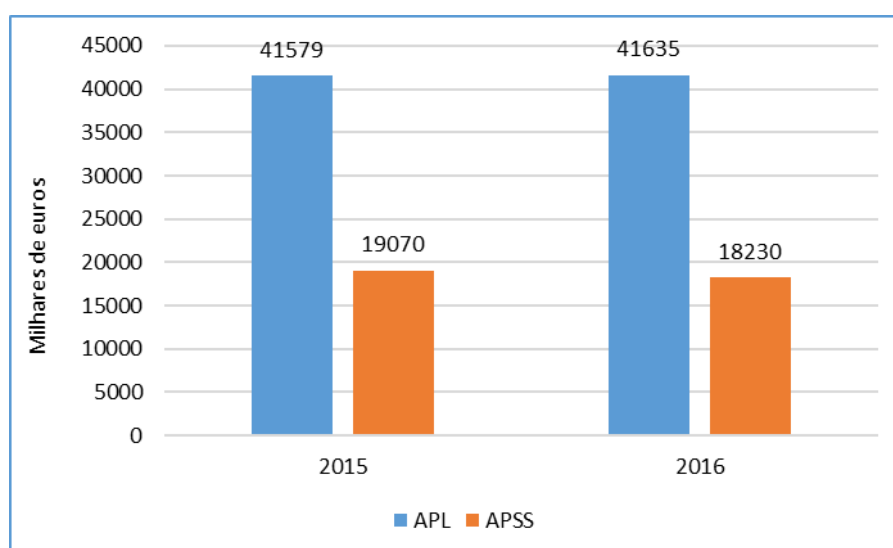


Figura 12 - Volume de negócios, APL e APSS, em 2015 e 2016

Fonte dos dados: APL e APSS, 2017

De salientar que, em 2016, o porto de Lisboa registou um ligeiro aumento do volume de negócios (+0,1%) enquanto o porto de Setúbal registou uma diminuição de -4,4% face a 2015.

O volume de negócios das duas empresas assenta basicamente nas receitas de serviços portuários, concessões, taxas, tarifas e licenças.

Tabela 2 - VAB e VAB *per capita*, portos de Lisboa e de Setúbal, em 2016

	APL	APSS
VAB (milhares de euros)	32.421	18.360
VAB <i>per capita</i> (milhares de euros)	109	121

Fonte dos dados: APL e APSS, 2017

Em 2016, o VAB nos dois portos da A. M. Lisboa foi de cerca de 50,8 milhões de euros. A produtividade no porto de Setúbal é superior ao de Lisboa.

Como refere PEDRO PONTE (2016), um porto comercial é um elo da cadeia logística de transporte e atua em sistema de rede com todos os atores que ligam os respetivos *hinterland's* aos *foreland's*. Um porto sustentável é, portanto, um sistema de sistemas interdependentes com processos complexos, onde se desenvolve um amplo leque de atividades e se cruzam relações de negócio e administrativas entre um alargado conjunto de intervenientes.

A tendência atual em todo o mundo é concessionar (*landlord port*) ou privatizar a atividade portuária, ou em casos mais raros privatizar os portos, por razões económicas e de competitividade.

Tanto a APL, SA como a APSS, SA, são autoridades portuárias do tipo "*landlord port*" devido ao facto de terem implementado um programa de concessões a operadores privados da generalidade das atividades portuárias.

As comunidades portuárias dos dois portos aglutinam os intervenientes no negócio portuário entre os quais se incluem associações ou empresas de serviços.

O número e a diversidade de empresas licenciadas que exercem atividades nos dois portos é bastante significativo.

Tabela 3 - Empresas licenciadas com atividade nos portos de Lisboa e de Setúbal

Tipos de empresas licenciadas	
Porto de Lisboa	Porto de Setúbal
- 55 Agentes de navegação	- 23 Agentes de navegação
- 12 Armadores	- 12 Armadores
- 5 Empresas de fornecimento de combustíveis	- 8 Despachantes
- 1 Estaleiro	- 2 Empresas de trabalho temporário
- 4 Empresas de acostagem/amarração	- 2 Operadores portuários
- 8 Empresas de estiva	- 4 Serviços de reboque
- 9 Fornecedores de navios	- 1 Estaleiro
- 6 Empresas de mergulho	- 5 Empresas de amarração
- 12 Empresas de peritagens marítimas	- 7 Operadores logísticos
- 5 Empresas de registo de navios	- 22 Concessionários, etc.
- 2 Serviços de reboque, etc.	

Fonte dos dados: APL e APSS (2018)

Não estão disponíveis os dados estatísticos referentes aos indicadores socioeconómicos em relação às empresas que prestam serviços nos dois portos, pelo que não é possível avaliar o impacto direto das atividades. Apresentamos a título de exemplo, e de forma a perceber-se a dimensão da sua importância, alguns dados respeitantes aos agentes de navegação²¹, que têm um papel determinante no transporte marítimo, nomeadamente para a eficiência e rapidez dos procedimentos relativos à escala dos navios nos portos.

De acordo com dados fornecidos pela Associação dos Agentes de Navegação de Portugal - AGEPOR, em Portugal, em 2016, exerciam a atividade 92 Agências de Navegação que

²¹ Pessoas singulares ou coletivas regularmente constituídas que, em representação do armador ou do transportador marítimo e por sua conta e ordem, pratiquem os atos previstos no artigo 3º do Decreto-Lei nº264/2012, de 20 de dezembro (IMT).

empregavam 1 240 funcionários, as remunerações ascendiam a cerca de 44 milhões de euros e apresentavam um volume de negócios de cerca de 427 milhões de euros.

2.1.2. Transportes por água

Os transportes por água representam a maior percentagem do fluxo anual de embarcações que exercem atividades nos estuários do Tejo e do Sado. Pode-se dividir em transporte marítimo de mercadorias, transporte fluvial de mercadorias e transporte fluvial de passageiros.

Alguns estudos incluem também nos transportes por água, o transporte de passageiros de cruzeiro. No âmbito deste estudo optamos por incluir a análise socioeconómica desse modo de transporte no sector do Turismo Náutico.

2.1.2.1. Transporte marítimo de mercadorias

Na segunda metade do séc. XX, a globalização e o rápido desenvolvimento das tecnologias marcaram o aumento do transporte marítimo de mercadorias que ocupa atualmente uma posição central nas cadeias de abastecimento e do comércio internacional.

Apesar de nos últimos anos o número de navios não ter aumentado significativamente, o número de contentores e a carga movimentada registaram um crescimento considerável, o que indica que este sector tem muito potencial.

O transporte marítimo de mercadorias engloba todo o tipo de cargas desde combustíveis, minérios, químicos, areias, alimentos, cereais, automóveis entre outros. A carga chamada carga geral é transportada em paletes, barris, caixas, contentores, etc.

A maioria das mercadorias que utilizam a via marítima são transportadas em navios especializados: graneleiros, navios Ro-Ro, porta-contentores, superpetroleiros, frigoríficos, etc.

O transporte marítimo desempenha um papel essencial no comércio internacional de mercadorias da União Europeia (UE). Em 2015, o valor do comércio de mercadorias da UE com países terceiros (países não comunitários) transportados por via marítima foi estimado em cerca de 1 777 milhões de euros, representando cerca de 51 % do comércio de mercadorias da UE (53 % de importações e 48 % das exportações da UE para países terceiros). Portugal encontra-se em primeiro lugar no ranking de países da UE com comércio de mercadorias transportados por via marítima com países terceiros, registando 81 % do valor comercial (EUROSTAT, 2016).

A posição geoestratégica de Portugal poderá permitir que o país se afirme como porta atlântica de entrada de mercadorias na Europa. A posição da AML em particular, com a única capital europeia no oceano Atlântico e com as capacidades que já detém para a participação nas cadeias de valor e no desempenho de funções relevantes na economia competitiva global, colocam a região numa privilegiada intermediação euro-atlântica, bastando para isso conseguir posicionar-se nas rotas logísticas de transporte marítimo.

Na ENM 2013-2020 refere-se que *“A aposta no contexto da Estratégia Europa 2020 no desenvolvimento da infra-estrutura da rede de transportes da Europa, com base na inovação e abordando os desafios ambientais, climáticos e energéticos, através de sistemas de transportes não poluentes e de baixo nível de emissão de carbono, incentiva a transferência do tráfego de mercadorias intra-europeu com distâncias superiores a 300 km para os modos ferroviário, marítimo e fluvial, promovendo o transporte marítimo de curta distância e a dinamização das autoestradas do mar”* (GOVERNO DE PORTUGAL, 2013, p. 49).

Nesse sentido é importante para Portugal ter uma frota mercante diversificada, seja para os tráfegos costeiro continental, regiões autónomas e inter-ilhas, seja para as trocas comerciais com a UE e com as restantes regiões do mundo.

Durante o período das províncias ultramarinas, Portugal possuía uma frota de comércio de grande dimensão porque o transporte marítimo era então o modo preferencial por onde passava a quase totalidade das mercadorias importadas e exportadas.

Com a descolonização e a posterior adesão à CEE, o país deixou definhar a atividade da marinha mercante nacional, que tem vindo a perder dimensão enquanto atividade

produtiva, não tendo conseguido acompanhar a concorrência criada pela liberalização do setor. Mais recentemente, nos anos da crise económica, assistiu-se a uma forte redução da procura de transporte marítimo, o que levou à falência muitas empresas de transporte por operarem com baixas ou negativas margens de lucro.

A frota operacional que se encontra sob bandeira nacional tem vindo a diminuir significativamente no que respeita ao registo convencional e a aumentar no Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR)²².

Para efeitos meramente comparativos, refere-se que a década de 1980 se iniciou com 94 navios em registo convencional, tendo passado para 52 na década de 1990 e para 24 no ano 2000. De acordo com dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., em 01 de agosto de 2018, a frota operacional de bandeira portuguesa é constituída por 426 navios, dos quais 3 navios em registo convencional (2 porta contentores e 1 batelão) e 423 navios do registo RIN-MAR (25 navios em 2008).

Em relação à atividade do transporte marítimo são essenciais os seguintes agentes: os armadores de comércio marítimo²³, os gestores de navios²⁴, os armadores de tráfego local²⁵, entre outros.

Em 01 de janeiro de 2018 havia 14 armadores nacionais de comércio marítimo em atividade (-30% face a 01 de agosto de 2010), dos quais 9 armadores estão sediados ou têm representação na AML (IMT, 2018).

Os armadores nacionais atuam basicamente nos tráfegos insulares, no âmbito do serviço público que lhes está associado.

²² Os navios registados no RIN-MAR podem ser propriedade e operados por uma entidade/Sociedade estrangeira e não há restrições no que respeita à nacionalidade ou residência dos proprietários ou gerentes/diretores dessa mesma entidade/sociedade.

²³ Pessoa singular ou coletiva, com domicílio ou sede em Portugal, que se dedica à atividade de transporte marítimo e que, para o efeito, se encontra inscrita no IMT, IP.

²⁴ Contratualmente, é encarregado pelo armador da prática do conjunto ou de alguns dos atos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem, incluindo o recrutamento de pessoal, o aprovisionamento, armamento e manutenção dos navios, a contratação de seguros, etc.

²⁵ Pessoa singular ou coletiva, com domicílio ou sede em Portugal, que efetua transportes de passageiros ou de mercadorias no âmbito da navegação local, com embarcações registadas no tráfego local e que para o efeito se encontra inscrita no IMT, IP.

Em 2017 havia 12 gestores de navio em atividade em Portugal, dos quais 9 têm sede ou representação na AML (IMT, 2018).

O transporte marítimo é um dos sectores interligados à atividade portuária. Para análise do transporte marítimo de mercadorias que se processou nos portos da AML, cabe referir o tráfego de navios de mercadorias que aportaram em Lisboa e Setúbal.

Tabela 4 - Movimento de navios de mercadorias, portos de Lisboa e de Setúbal, em 2015 e 2016

		2015			2016			Δ % 2016/2015
		Nacionais	Estrangeiros	Total	Nacionais	Estrangeiros	Total	
Navios de mercadorias (número)	Porto de Lisboa	363	1.796	2.159	404	1.461	1.865	-13,6
	Porto de Setúbal	97	1.361	1.458	147	1.386	1.533	5,1
	TOTAL	460	3.157	3.617	551	2.847	3.398	-6,0

Fonte dos dados: APL e APSS, 2017

Em 2015 e 2016, verifica-se que a grande maioria dos navios de mercadorias que aportaram tanto no porto de Lisboa como no porto de Setúbal é de bandeira estrangeira.

Em 2016, o porto de Lisboa recebeu -13,6% dos navios face a 2015 devido à instabilidade laboral que se verificou nesse ano. Parte do tráfego foi desviado para o porto de Setúbal que nesse ano recebeu +5,1% de navios face ao ano anterior.

O sistema portuário do Continente fechou o ano de 2017 com o registo do volume de carga mais elevado de sempre, atingindo 95,9 milhões de toneladas (+2,2% face ao ano anterior) (AMT, 2018). O transporte marítimo é o segundo modo de transporte de mercadorias mais utilizado em Portugal, atrás do transporte rodoviário.

Em relação ao movimento nacional de mercadorias transportadas por via marítima, em 2017, o porto de Lisboa tem uma quota de 12,7% do total nacional, atrás de Sines com 52,0% e de Douro Leixões com 20,3%; o porto de Setúbal aparece em quarto lugar com uma quota de 6,9% (AMT, 2018).

Tabela 5 - Movimento de Mercadorias, portos de Lisboa e de Setúbal, no período 2015-2016

		2015	2016	2017	Δ % 2016/2015	Δ % 2017/2016
Mercadorias (milhares de toneladas)	Porto de Lisboa	11.582	10.224	12.186	-11,7	19,2
	Porto de Setúbal	7.495	6.986	6.594	-6,8	-5,6
	TOTAL	19.077	17.210	18.780	-9,8	9,1

Fonte dos dados: AMT (2018).

Para o desempenho global do sistema portuário do Continente, o maior impulso foi proporcionado pelo porto de Lisboa que observou um crescimento de +19,2% face a 2016, elevando para cerca de 12,2 milhões de toneladas o seu volume de carga movimentada, superior em quase +2 milhões de toneladas, o que constitui o valor mais elevado dos últimos seis anos. Sublinha-se o porto de Setúbal, com uma quebra de cerca de -5,6% face a 2016, diminuindo para cerca de 6,5 milhões de toneladas o seu volume de carga movimentada.

Em 2016, o movimento de mercadorias atingiu um valor anormalmente baixo no porto de Lisboa devido à instabilidade laboral já referida.

O tráfego de contentores²⁶ tem muita importância no comércio marítimo e na atividade portuária.

Tabela 6 - Número de contentores, portos de Lisboa e de Setúbal, no período 2015-2017

		2015	2016	2017	Δ % 2016/2015	Δ % 2017/2016
Contentores (número)	Porto de Lisboa	320.608	254.355	320.912	-20,7	26,2
	Porto de Setúbal	67.409	88.353	85.957	31,1	-2,7
	TOTAL	388.017	342.708	406.869	-11,7	18,7

Fonte dos dados: AMT (2018)

²⁶ Um dos meios de empacotamento de carga mais utilizados e que mais contribuiu para o desenvolvimento do transporte marítimo desde a década de 1960. Existem em tamanhos padrão, o que facilita o transporte e a arrumação dentro dos navios e permitem o transporte de carga de uma forma eficiente e segura.

Em 2016, o porto de Lisboa apresenta um decréscimo de -20,7% face a 2015, a que as perturbações laborais não foram alheias, retomando uma recuperação que se reflete na variação positiva de +26,6% em 2017 face ao ano anterior.

Já o porto de Setúbal registou em 2017 uma redução de -2,6% face a 2016, nomeadamente por efeito da normalização da sua atividade natural, após um crescimento excecional em 2016 por transferência de tráfego de Lisboa.

No conjunto dos dois portos, espera-se uma tendência de crescimento da contentorização, uma vez que garante uma maior segurança e menores custos de transporte.

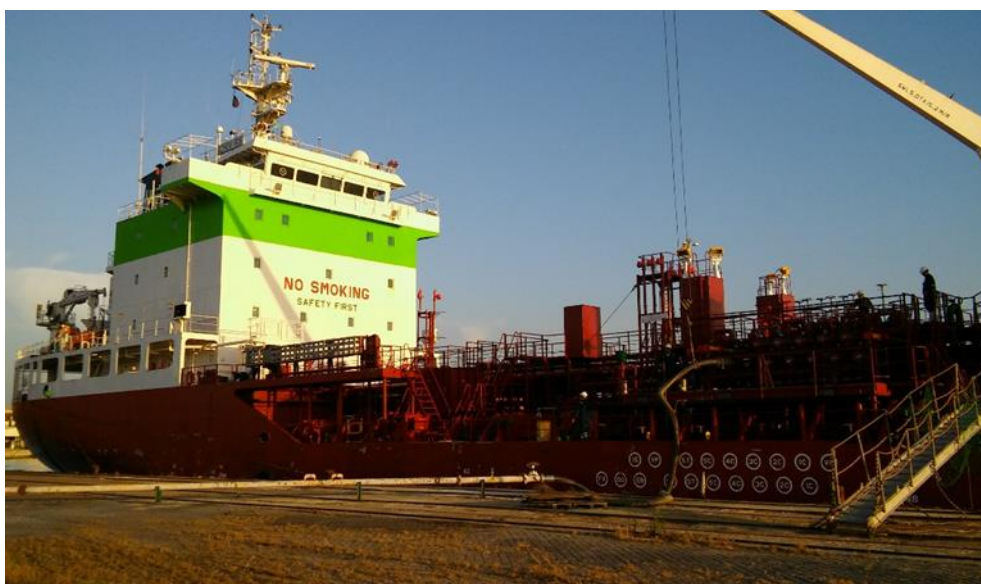


Figura 13 – Operação de descarga de ácido sulfúrico, no terminal do Barreiro

Fonte: o próprio.

Como refere FELÍCIO (2017) desde sempre, os portos de Lisboa e Setúbal foram observados como entidades em competição, diferentes e desligadas. Contudo, a sua observação mais atenta verifica que se especializaram na movimentação e operação de cargas complementares, o que permite compreender que verdadeiramente nunca competiram.

O porto de Lisboa especializou-se sobretudo em carga contentorizada e granéis sólidos (cereais) e o porto de Setúbal em carga geral, carga fracionada e carga *roll-on roll-off*.

O tipo de mercadorias que é carregado e descarregado nos portos da A.M. Lisboa é muito diversificado.

De acordo com os últimos dados disponibilizados pela APL, em 2016, no porto de Lisboa, o principal movimento de mercadorias foi o do segmento dos granéis sólidos com 44,6%; seguido da carga geral com 41,5%, onde se inclui a carga contentorizada, a carga fracionada e o Ro-Ro; e por último os granéis líquidos com 13,9%.

Em relação aos granéis sólidos, os produtos agroalimentares (cereais, forragens e sementes oleaginosas) representaram 75,2% do total movimentado, seguindo-se os minérios com 0,5%, com um peso relativo em relação aos restantes produtos muito pouco significativo.

No que concerne à carga contentorizada (segmento estratégico para o porto de Lisboa) representa 39,2% do total das mercadorias movimentadas. A movimentação da carga Ro-Ro no porto de Lisboa é bastante residual (0,05%). Também a carga fracionada é pouco expressiva (2,3% do total).

Em relação à movimentação de granéis líquidos é de destacar o movimento dos “Produtos refinados do petróleo” (fuel, gasolina e gasóleo) que representaram 69,0% do total.

Podemos considerar que o perfil do porto de Lisboa é de porto “importador”, influenciado pela importação de cereais e oleaginosas, dos quais depende em larga medida a indústria agroalimentar (nomeadamente a de rações para animais).

Ao nível das importações, os principais mercados são a Espanha (14,8%), a Ucrânia (10,5%), o Reino Unido e o Brasil (ambos com 9,4%). No que diz respeito às exportações, os principais mercados são Angola (14,7%), a China (9,7%) e a Holanda (8,9%).

De acordo com os últimos dados disponibilizados pela APSS, em 2016, no porto de Setúbal, o principal movimento de mercadorias foi o segmento da carga geral com 56,5%, seguido dos granéis sólidos com 4,0% e por último os granéis líquidos com 3,9%.

As principais mercadorias movimentadas foram os produtos metalúrgicos (16,9%), o cimento (16,1%), o clínquer²⁷ (7,9%), os minérios (6,6%) e o papel (5,3%).

No referido ano o comércio com parceiros intracomunitários registou um desempenho positivo, quer ao nível das exportações (11,5%), quer ao nível das importações (9,7%), fruto do crescimento verificado nos segmentos de carga contentorizada e roll-on roll-off.

A taxa de cobertura das importações pelas exportações foi de 145%, o que demonstra o perfil “exportador” do porto de Setúbal, apesar de se ter verificado uma redução nas exportações para países terceiros (fora da UE).

A exportação de papel da Navigator (Portucel) foi a principal mercadoria movimentada em contentores atingindo as 368 mil toneladas.

No segmento da carga roll-on roll-off movimentaram-se 171 591 veículos, destacando-se o acréscimo verificado na importação (provavelmente fruto da ligeira retoma económica do país). A maioria do tráfego diz respeito à importação de veículos ligeiros que se destinam a todo o mercado nacional embora existam outros tipos de carga como maquinaria, atrelados, etc. É também através do porto de Setúbal que algumas marcas com linhas de montagem em Portugal exportam parte da sua produção, como é o caso da Volkswagen com as viaturas produzidas na Autoeuropa, em Palmela.

Ao nível das importações, o principal mercado são os países da UE que abrangem 46,9% das mercadorias movimentadas. Já quanto às exportações para os países da UE correspondem a 42,1% das mercadorias movimentadas.

Em 2016, as mercadorias exportadas em comércio Intra-UE, por transporte marítimo, na AML, ascenderam a 800 mil toneladas com um valor de 1 642 milhões de euros; as mercadorias importadas em comércio Intra-UE, por transporte marítimo ascenderam a 2,5 milhões de toneladas com um valor de 1 673 milhões de euros (INE, 2017).

Os portos de Lisboa e de Setúbal e os transportes marítimos de mercadorias desempenham papéis relevantes na economia regional e nacional porque são

²⁷ Material granular de 3mm a 25mm de diâmetro, resultante da calcinação de uma mistura de calcário, argila e de componentes químicos como o silício, o alumínio e o ferro, e é a matéria-prima básica de diversos tipos de cimento.

elementos fundamentais no apoio às empresas, que de alguma forma direta ou indiretamente os utilizam, englobadas em setores diversificados da atividade económica nomeadamente Indústria Automóvel, Indústria do Papel, Indústria dos Aços, Indústria Mineira, Indústria Petroquímica, Pescas e Aquacultura, Indústria Cimenteira, Indústria Agroalimentar, Transporte Marítimo e Logística.

O projeto de administração conjunta dos portos de Lisboa e Setúbal está em análise, tendo em vista uma definição e clarificação de como otimizar toda a oferta portuária na região, visando adequar e potenciar todas as valências para que a resultante do conjunto seja superior em qualidade e valor à soma de cada porto isoladamente.

2.1.2.2. Transporte fluvial de mercadorias

As condições únicas do Porto de Lisboa e do rio Tejo, um dos poucos rios nacionais aptos para o transporte fluvial de mercadorias (via rebocador e barcaça até ao porto), permitem que as indústrias localizadas até Valada do Tejo (Cartaxo) possam optar por este modo de transporte para a exportação/importação marítima de mercadorias.

No caso da Cimpor²⁸, todas as exportações de clínquer realizadas através do seu Centro de Produção de Alhandra saem do país por via fluvial, decorrendo a carga dos navios no “Mar da Palha”, processo que tem importantes ganhos ambientais.

²⁸ A Cimpor - Cimentos de Portugal, SGPS, SA, fundada em 1976 e com sede em Portugal, está entre os dez maiores grupos cimenteiros a operar no mercado mundial.



Figura 14 - Operação de carga de clínquer no estuário do Tejo

Fonte: Revista Agricultura e Mar, 2018.

A título de exemplo, apenas na operação de carga do navio Vinayak (Figura 14) evitaram-se 2 300 camiões na estrada visto que cada barcaça transporta o equivalente a 100 camiões e, consequentemente, pouparam-se 53 719 kg de emissões de CO₂, quando comparado com o modo rodoviário. (REVISTA AGRICULTURA E MAR, 2018).

Em relação ao transporte fluvial de mercadorias, que se processa somente no estuário do Tejo, apesar do movimento de mercadorias ter aumentado 17,0% em 2017 face a 2016, representa somente 1,4% no total das mercadorias movimentadas no porto de Lisboa (APL, 2018), um valor pouco significativo no conjunto das mercadorias movimentadas nos portos da AML.

É fundamental reforçar a aposta na navegação fluvial do rio Tejo para que qualquer indústria localizada nas suas margens possa beneficiar dos ganhos de eficiência e das vantagens competitivas e ambientais entregues pelo modo fluvial à exportação das suas mercadorias por via marítima e assim acrescentar mais valor à economia da região e do país.

2.1.2.3. Transporte fluvial de passageiros

O transporte público fluvial na Área Metropolitana de Lisboa tem uma incidência espacial reduzida e é assegurado por três empresas: a Transtejo – Transportes Tejo, S.A. e a Soflusa²⁹ - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A. e a Atlantic Ferries – Tráfego Local, Fluvial e Marítimo, S.A.³⁰.

A frota da Transtejo & Soflusa é composta por 28 navios, dos quais 18 catamarãs³¹; 3 ferries³² para passageiros e veículos e 5 cacilheiros³³. As carreiras fluviais ligam Lisboa a diversas localidades da margem sul do rio Tejo.

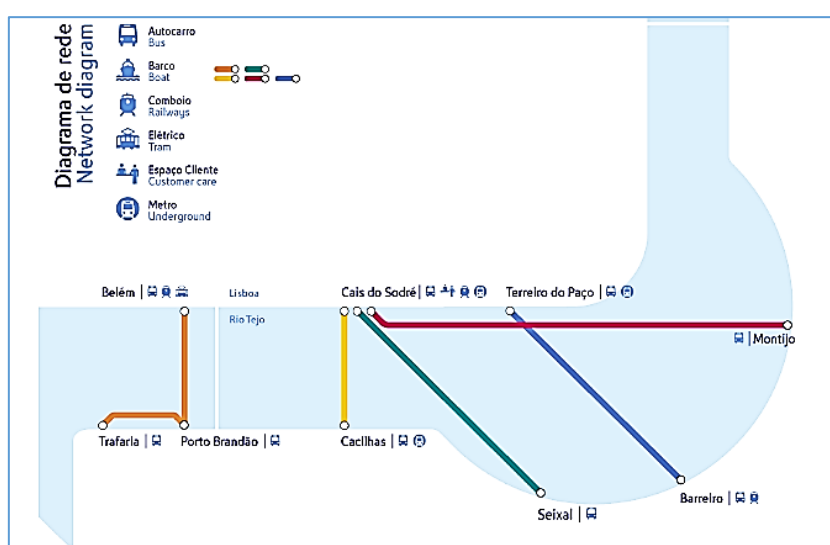


Figura 15 - Diagrama da Rede da Transtejo e da Soflusa

Fonte: <http://www.transtejo.pt/clientes/diagrama-de-rede/>

A frota da Atlantic Ferries é composta por 4 navios: 2 catamarãs e 2 ferries. As carreiras fluviais disponibilizadas pela empresa ligam Setúbal à península de Tróia operando no rio Sado.

²⁹ A Transtejo e Soflusa prestam um serviço público de transporte fluvial integrado no sistema global da AML. Em 2001, a Transtejo que já era acionista da Soflusa adquiriu a totalidade do capital social da empresa. As duas empresas formam atualmente o Grupo Transtejo.

³⁰ Atlantic Ferries - concessionária do serviço público de transporte fluvial de passageiros, veículos ligeiros e pesados e de mercadorias, entre Setúbal e a Península de Tróia.

³¹ Embarcação com dois cascos com propulsão a vela ou motor, elevada estabilidade e velocidade em relação às embarcações monocasco.

³² Navios catamarãs mistos que permitem o transporte de maior número de passageiros e, em especial, de veículos em área coberta.

³³ Embarcação que, como o próprio nome indica, inicialmente ligava Cacilhas a Lisboa.



Figura 16 – Diagrama da Rede da Atlantic Ferries

Fonte: <http://www.atlanticferries.pt/index.aspx>

De acordo com dados do INE, em 2017, o movimento nacional de passageiros, por via fluvial, ultrapassou os 20 milhões de registos (+5,6% face a 2016).

No que concerne ao tráfego fluvial na AML foi responsável por um movimento de passageiros (apeados e em viaturas) que ultrapassou os 17 milhões de registos (86,2% do total de tráfego fluvial nacional).

Tabela 7 - Movimento de passageiros por carreira fluvial, rios Tejo e Sado, em 2016 e 2017

Carreira Fluvial (Passageiros)	2016	2017	Δ % 2017/2016
	Nº	Nº	
Rio Tejo	16.050.543	16.789.469	4,6
Terreiro do Paço - Barreiro	7.737.785	7.962.432	2,9
Terreiro do Paço - Montijo	953.958	989.074	3,7
Cais do Sodré - Seixal	1.145.732	1.152.561	0,6
Cais do Sodré - Cacilhas	5.852.668	6.302.565	7,7
Belém - Trafaria	360.400	382.837	6,2
Rio Sado	571.242	585.423	2,5
Setúbal - Tróia	571.242	585.423	2,5

Fonte dos dados: INE, 2018.

O movimento de passageiros no rio Tejo corresponde a 96,6% da totalidade do movimento na região da AML e é a situação de tráfego fluvial mais importante do País (82,9% do total nacional).

Em 2017, o movimento de passageiros transportados pela Transtejo e pela Soflusa aumentou 4,6% face ao ano anterior. Quanto ao movimento de passageiros transportados pela Atlantic Ferries aumentou 2,5% face a 2016.



Figura 17 - Cacilheiro no rio Tejo

Fonte: o próprio.

Em 2017, em todas as carreiras fluviais, verifica-se o crescimento do número de passageiros face ao ano anterior, situação que poderá ser explicada com o aumento da taxa de emprego e com o aumento do número de turistas na região. Destacam-se as deslocações diárias que milhares de pessoas efetuam entre o Cais do Sodré e Cacilhas e entre o Terreiro do Paço e o Barreiro, movimentos de grande dimensão que têm por base o transporte fluvial, mas são complementados em terra com outros modos de transporte, como o ferroviário e o rodoviário.

Em 2017, foram movimentados nos ferries das três empresas 290 425 veículos (+4,0% face ao ano anterior), conforme discriminado na tabela abaixo.

Tabela 8 - Movimento de veículos transportados, por carreira fluvial, rios Tejo e Sado, em 2016 e 2017

Carreira fluvial (Veículos)	2016			2017		
	Tipo de veículo transportado					
	Total	Veículos automóveis	Motociclos e velocípedes	Total	Veículos automóveis	Motociclos e velocípedes
	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º
Rio Tejo (Belém-Trafaria)	41.778	17.708	24.070	50.495	23.857	26.638
Rio Sado (Setúbal-Tróia)	237.590	221.614	15.976	239.930	221.720	18.210

Fonte dos dados: INE, 2018

Em 2017, verifica-se o aumento do número total de veículos transportados no rio Tejo (+20,9% face ao ano anterior), tendo aumentado seja em relação ao transporte de veículos automóveis como de motociclos e velocípedes.

Destaca-se o movimento no rio Sado com o transporte de 239 930 veículos (+1,0% face ao ano anterior) e que corresponde a 82,6% do total de veículos transportados por via fluvial na AML, tendo aumentado seja em relação ao transporte de veículos automóveis seja ao de motociclos e velocípedes.

Segundo os últimos dados disponibilizados *online* pelo Grupo Transtejo, em 31 de dezembro de 2014, a Transtejo, SA contava com 320 efetivos e a Soflusa, SA com 152 efetivos. Quanto aos “Gastos com Pessoal” cifrou-se em cerca de 11,6 milhões de euros.

Em relação à Atlantic Ferries, SA os dados que nos foram disponibilizados pela empresa referem que, em 31 de dezembro de 2017, contava com 56 efetivos tendo “Gastos com Pessoal” no valor de cerca de 1,7 milhões de euros.

As atividades desenvolvidas pelas referidas empresas de transportes fluviais de passageiros têm impacto económico e social positivo para a AML, através da contribuição para a melhoria da mobilidade entre as margens dos rios, da criação de emprego, do valor do volume dos negócios com diversos fornecedores, do tarifário praticado (acessível e com possibilidade de descontos sociais) e da valorização imobiliária das zonas ribeirinhas.

2.1.3. Turismo náutico

A Organização Mundial do Turismo (OMT) define “Turismo” como o conjunto de atividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadias em locais situados fora do seu ambiente habitual por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros. A finalidade dessa deslocação pode ser motivada por diversos fatores de atração (culturais, desportivos, paisagísticos, gastronómicos, entre outros). Quem realiza essa viagem é designado de turista.

O setor do turismo, segundo a OMT, é o terceiro setor exportador mundial, apenas ultrapassado pelas indústrias petrolífera e automóvel.

O Turismo Náutico é uma tipologia de Turismo e pode ser dividido em três segmentos no que concerne a operações e a práticas de consumo:

- Navegação de Recreio: atividades e práticas lúdico-recreativas que envolvem a fruição da deslocação marítima, em processo de navegação direta entre portos (governo de embarcação e dinâmicas de tripulação). Pode apresentar duas vertentes: a de lazer e a da competição.
- Atividades Marítimo-Turísticas: atividades praticadas em embarcações de média dimensão destinadas a tráfego fluvial ou costeiro, permitindo ou não a pernoita, ou mesmo em pequenas embarcações de passeio local.
- Cruzeiros Náuticos: prática turística baseada num conjunto de experiências de viagem, em embarcações de médio e grande porte, sem qualquer interferência no processo de governação e de tripulação da embarcação, e onde o consumidor tem acesso a um sistema de serviço hoteleiro pré-estabelecido (alojamento, restauração, animação).

No âmbito deste trabalho fica excluído o segmento do Turismo Náutico que diz respeito aos Desportos Náuticos, sem recurso a embarcações, como por exemplo, o surf, o ski aquático ou o mergulho amador.

A Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016 (ENM 2006-2016) estabelece como um dos seus objetivos o incentivo das atividades associadas ao mar que permitam a ocupação

dos tempos livres, lazer e desporto, desenvolvendo condições para um fácil e natural acesso ao mar. A ENM viria, assim, a servir de base às desejadas aspirações de desenvolvimento da náutica nas várias regiões em Portugal, permitindo uma capacidade de dinamização do mar e de geração de benefícios económicos, sem colocar de parte a necessidade de compatibilização das diferentes atividades.

A Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC, 2009) teve como objetivo garantir uma adequada articulação e coordenação das políticas e dos instrumentos que asseguram o desenvolvimento sustentável da zona costeira. No âmbito desse documento revela-se importante o destaque da Medida 13, *“Promover a criação de condições favoráveis ao acolhimento e ao desenvolvimento de atividades da náutica de recreio e de turismo sustentável”*.

O PENT Horizonte 2013-2015 refere que se deve *“Desenvolver o turismo náutico nos segmentos da náutica de recreio e do surfing, qualificando as infraestruturas para responder a uma procura crescente e dinamizando as atividades conexas, sendo a náutica um dos principais produtos para a região de Lisboa.”*

A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM 2013-2020) apresenta um novo modelo de desenvolvimento sustentado para o oceano e as zonas costeiras portuguesas, denominado “Crescimento Azul”³⁴ e refere que *“...é de esperar que o turismo associado a atividades náuticas possa ter um incremento muito forte nos próximos anos, para o que terão que ser criadas, num quadro ordenado, as necessárias infraestruturas de apoio, como marinas e centros náuticos e reparação naval.”*

A Estratégia Turismo 2027 (ET27) define o turismo náutico e as atividades associadas como projetos de atuação prioritária para *“afirmar o turismo na economia do mar”*. O mesmo documento preconiza o melhoramento da navegabilidade *“implementando Projetos de melhoramento da navegação fluvial, incluindo o melhoramento de cais fluviais e a criação de plataformas de acostagem de embarcações de recreio e de outras infraestruturas e serviços de apoio ao turismo nos rios e águas interiores do País.”*

³⁴ Em 2012, a UE apresentou uma comunicação dedicada ao “Crescimento Azul” que define e caracteriza a “Economia Azul” e estabelece as áreas fundamentais de crescimento, as quais integram a energia azul, a aquacultura, o turismo marítimo costeiro e de cruzeiros, os recursos minerais marinhos e a biotecnologia azul.

As chegadas de turistas internacionais na Europa alcançaram os 671 milhões em 2017, registando-se um crescimento de 8% face a 2016. As previsões apontam que este forte impulso se manterá em 2018, com um ritmo entre os 4% e os 5%. (OMT, 2018).

“O turismo náutico é geralmente visto como uma indústria que diversifica e reforça a competitividade das regiões tradicionais de turismo. Tipicamente, os efeitos indiretos e induzidos do turismo náutico são muito mais importantes do que os diretos, o que significa que o setor permite o desenvolvimento de muitas outras atividades relacionadas.” (MONTEIRO, SALVADOR, & SOARES, 2017).

Em 2016, o VAB gerado pelo turismo atingiu 7,1% do VAB da economia nacional, aumentando cerca de 10% em termos nominais face ao ano anterior, sucedendo a um aumento de 7,1% em 2015. Ainda de acordo com dados do INE, o peso do turismo no PIB nacional atingiu 12,5%, tendo aumentado 5,8% em 2016 e 5,9% em 2015. O turismo é, portanto, um setor valioso para a economia, emprego, exportações e investimento.

Há dificuldade de estimar o volume de negócios, o emprego, o número de empresas e o VAB gerados pelo Turismo Náutico porque os serviços estatísticos têm essa informação inserida no agrupamento de atividades económicas para a Economia do Mar na Conta Satélite do Mar (CSM) que inclui o “Recreio, Desporto, Cultura e Turismo”³⁵ e que contempla a atividade marítima de recreio e de desporto, a cultura de vertente marítima e o turismo marítimo e costeiro, incluindo as atividades marítimo-turísticas que operam em água.

No que respeita ao mercado do turismo náutico e à participação nessas atividades, GAMITO (2009) atenta para a existência de diversos setores e níveis de intervenção:

- A procura inclui os praticantes das várias modalidades que vão desde o praticante ocasional, ao praticante de competição, passando pelos praticantes de lazer, ou de fins-de-semana, pelos que procuram formação e pelos turistas ativos que dedicam uma ou mais semanas das suas férias à prática de uma atividade náutica de recreio;

³⁵ Este grupo compreende as atividades relacionadas com a náutica, onde são consideradas a náutica de recreio e a náutica desportiva, para além da utilização balnear e das atividades culturais como o património, espetáculos, eventos associados ao mar. O turismo costeiro inclui o alojamento, as rendas imputadas de segundas habitações, a promoção imobiliária dos alojamentos turísticos, atividades de restauração, agências de viagens e atividades de recreação e lazer associadas (INE).

- O setor dos serviços que, parcialmente quer do lado da oferta quer do lado da procura, incluem clubes e escolas de desportos náuticos (que oferecem a possibilidade de várias atividades de náutica de recreio e turismo), estaleiros de reparação e manutenção, portos de recreio, marinas, fundeadouros e outras infraestruturas de apoio, equipamentos de alagem e transporte das embarcações, cais de embarque para apoio às embarcações marítimo-turísticas e terminais de cruzeiros e serviços associados (designadamente os de receção no embarque e desembarque e os de apoio em escala), essencialmente dedicados a passeios turísticos;

- O setor da indústria, do lado da oferta, que cria e fabrica os diferentes materiais necessários para a prática da náutica de recreio e que abrange desde a construção naval de navios e pequenas embarcações e obras marítimas, até à produção de artigos de vestuário especializado, passando pela fabricação de equipamentos para portos de recreio e de acessórios para cada desporto.

Portugal encerra grandes potencialidades para o desenvolvimento da navegação de recreio, das atividades marítimo-turísticas e dos cruzeiros náuticos. O país (com aproximadamente 2830 km de costa e 620 km² de bacias interiores) dispõe de uma vantagem difícil de igualar, tendo em conta a sua localização geográfica favorável, que a coloca na rota de correntes de tráfego internacionais, constituindo uma charneira entre os mares Mediterrânico e do Norte e um ponto de apoio ao cruzamento do Atlântico (SAER, 2009).

2.1.3.1. Náutica de recreio

A náutica de recreio é um segmento em expansão com uma procura crescente e com grande potencial de desenvolvimento de outros sectores a ele ligados de forma mais ou menos direta (construção e reparação de embarcações de recreio, construção e manutenção de estruturas portuárias, comércio especializado, restauração, alojamento, etc.). O crescimento do mercado da náutica de recreio conduz cada vez mais à

necessidade de investimento em marinas e portos de recreio³⁶ para que Portugal seja competitivo face a outros países, sobretudo, europeus.

Atualmente, Portugal dispõe de 51 infraestruturas de amarração – marinas, portos e docas de recreio, oceânicas e fluviais, dotadas de passadiços flutuantes totalizando com 13785 postos de amarração.

Tabela 9 - Número de Marinas, Portos e Docas de Recreio e Postos de Amarração em Portugal e atribuição de Bandeira Azul, por NUT II, em 2014

NUT II	Marinas	Portos de Recreio	Docas de Recreio	Postos de Amarração	Bandeira Azul
Norte	7	1	0	1 555	0
Centro	3	5	0	1 556	0
Lisboa	2	2	5	3 208	2
Alentejo	2	1	0	454	3
Algarve	4	5	1	3 797	4
Madeira	4	1	0	1 260	2
Açores	8	0	0	1 955	6
TOTAL	30	15	6	13 785	17

Fonte: Projeto Portugal Náutico, 2015.

Em termos de distribuição regional da oferta, verifica-se uma concentração do número de postos de amarração nas regiões do Algarve e Lisboa, sendo que a região do Alentejo apresenta a menor oferta, tanto no que se refere ao número de infraestruturas, como aos postos de amarração disponibilizados.

A oferta nacional é ainda relativamente limitada, apresentando, por isso, um apreciável potencial de crescimento. É importante *“...o objetivo de se atingir um porto de recreio a cada 20 milhas de costa ou menos (cerca de um abrigo a quatro horas ou menos de*

³⁶ De acordo com a designação oficial, Marina é um conjunto de infraestruturas localizadas em plano de água abrigado, exclusivamente destinadas ao turismo, desporto e lazer, dispendo em terra dos apoios necessários às embarcações e tripulações, e enquadrado (nas proximidades, não obrigatoriamente integrado em) por complexos hoteleiro e residencial. Um Porto de Recreio é um conjunto de infraestruturas marítimas, fluviais e terrestres, num plano de água abrigado, destinado à náutica de recreio e dispendo dos apoios necessários às tripulações e embarcações. Por fim, uma Doca de Recreio é apenas uma infraestrutura em rampa, que permite o acesso das embarcações ao plano de água. (Projeto Portugal Náutico, 2015).

viagem ao longo da costa) é uma ambição legítima para os nautas que queiram navegar na costa portuguesa” (Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio, 2012, p. 30).

No contexto europeu, e no que respeita ao número de embarcações, a Finlândia, a Noruega e a Suécia são os países europeus que possuem o maior índice de embarcações/1000 habitantes, com respetivamente 139, 169 e 83 embarcações /1000 habitantes. Portugal não ultrapassa as 5 embarcações/1000 habitantes, que corresponde ao valor mais baixo entre os países mediterrânicos (Projeto Portugal Náutico, 2015).

Em 2010, o número total de embarcações de recreio registadas pela Autoridade Marítima ascendeu a cerca de 77 500 embarcações. É na Região Centro que se concentra o maior número de embarcações que representa 41,5% do total de embarcações registadas em Portugal.

Tabela 10 - Número de embarcações de recreio registadas por região, em 2010

Região	Número de embarcações	%
Norte	24.833	32,0
Centro	32.177	41,5
Sul	13.943	18,0
Madeira	2.917	3,8
Açores	3.617	4,7
Total	77.487	100

Fonte: Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio (2012).

Apesar da crise económica, o mercado de embarcações de recreio e o setor das marinas cresceu durante o ano de 2012; nesse ano assistiu-se ao interesse pelos super iates, ao desenvolvimento de marinas cada vez maiores e mais modernas e à renovação de algumas já existentes. Com o crescimento do número de embarcações de recreio em Portugal, acompanhado pela instalação de empresas do setor que aumentam o conjunto de possibilidades de escolha de embarcações e serviços, tornou-se fundamental dispor de condições adequadas para o abrigo das embarcações das tripulações residentes e visitantes (incluindo postos de estacionamento em flutuação ou

a seco devidamente equipados) e garantir a melhoria da segurança e da qualidade dos serviços prestados.

As cartas de navegador de recreio³⁷ são emitidas pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM). Entre 2009 e 2017, foram emitidas 39249 cartas de navegador de recreio incluindo as cartas de Principiante, Marinheiro, Patrão Local, Patrão de Costa e Patrão de Alto Mar.

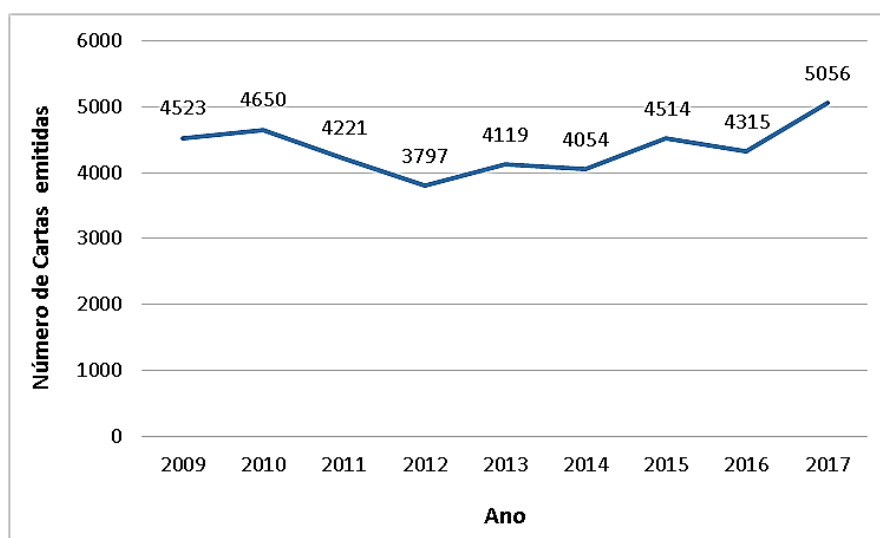


Figura 18 - Número de cartas de navegador de recreio emitidas em Portugal, no período 2009-2017

Fonte dos dados: Portal do Mar, www.portaldomar.pt/NauticadeRecreio/Estatisticas/index.htm

A AML apresenta um conjunto diversificado de recursos favoráveis à prática de atividades náuticas de recreio e de competição que constituem uma base para o desenvolvimento do turismo náutico. Destaca-se o estuário do Tejo para as atividades de vela, remo, canoagem e passeios marítimo-turísticos e o estuário do Sado para a prática da vela e de atividades marítimo-turísticas, como a observação de aves e a observação de golfinhos. Também as zonas costeiras apresentam excelentes condições para as diferentes atividades náuticas, nomeadamente a prática da vela na região de Lisboa, Cascais e Sesimbra.

³⁷ A Carta de Principiante permite a navegação até 1 milha da linha de baixa-mar; a Carta de Marinheiro até 3 milhas da costa e 6 de um porto de abrigo; a Carta de Patrão Local até 10 milhas de um porto e 5 da costa; a Carta de Patrão de Costa até 25 milhas e a Carta de Patrão de Alto Mar permite a navegação sem distância limite.

O Plano Integrado de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo – PIRANET teve *“como principal objectivo reforçar e densificar uma rede diversificada de infra-estruturas e equipamentos de apoio que, sem prejuízo de outras actividades no Tejo, potencie a fruição do plano de água estuarino e a revitalização das suas margens, respeitando e valorizando os valores naturais em presença, e que contribua para o incremento da cadeia de valor da fileira da náutica, beneficiando económica e socialmente a Região.”* (APL, 2010).

Atualmente existem na AM Lisboa 9 infraestruturas de apoio à navegação de recreio dotadas de passadiços flutuantes: seis na margem direita do rio Tejo, uma na margem direita do rio Sado e duas na costa atlântica. Contam, no seu conjunto, com 2 715 postos de amarração³⁸.

Tabela 11 - Marinas, Portos e Docas de Recreio localizadas na AML

Marinas, Portos e Docas de Recreio		Localização	Postos de Amarração	Operador
Marina de Lisboa	Doca Recreio de Alcântara	Alcântara - Lisboa	370	Administração do Porto de Lisboa, SA
	Doca de Recreio de Belém	Pedrouços - Lisboa	189	
	Doca de Recreio de Santo Amaro	Santo Amaro - Lisboa	178	
	Doca de Recreio do Bom Sucesso	Pedrouços - Lisboa	160	
Marina de Cascais		Cascais	650	Marcascais, SA
Marina Parque das Nações		Lisboa	400	Marina Parque das Nações
Porto de Recreio de Oeiras		Oeiras	274	Oeiras Marina
Porto de Recreio de Sesimbra		Sesimbra	174	Clube Naval de Sesimbra
Doca de Recreio das Fontainhas		Setúbal	320	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA

Fontes dos dados: APL, APSS, Portal do Mar, *websites* das marinas (2018).

Em termos de infraestruturas e outros equipamentos e serviços de apoio à atividade náutica, o estuário do Tejo oferece melhores condições porque, ao contrário do estuário

³⁸ Em relação a estas marinas, o número de postos de amarração difere consoante as fontes consultadas.

do Sado, está rodeado de uma vasta oferta turística, dada a proximidade de Lisboa, o que motiva diversas deslocações turísticas, tanto internacionais como nacionais.



Figura 19 - Localização das Marinas, Portos e Docas de Recreio, na AML

Fonte: elaboração própria.

As marinas asseguram uma variedade de serviços complementares relacionados à permanência dos navios e tripulações no local. Também vêm ganhando um papel cada vez maior no marketing e promoção territorial, ao multiplicar o impacto de outros produtos turísticos (MONTEIRO, SALVADOR, & SOARES, 2017).

Algumas das infraestruturas têm agregadas escolas de vela, associações náuticas, empresas de reparação e manutenção de embarcações, pequenos estaleiros navais.

Na AML existem 19 Escolas de Formação de Navegadores de Recreio credenciadas pela DGRM como, por exemplo, o Clube Naval de Sesimbra, o Clube Naval de Cascais, o Clube Náutico de Almada e a Associação Naval de Lisboa.

Os últimos dados estatísticos disponibilizados pela APL referem-se aos anos de 2015 e 2016.

Tabela 12 - Movimento de embarcações nas quatro docas do Porto de Lisboa, em 2015 e 2016

		2015	2016	Variação	
				Abs.	%
BANDEIRA por Doca		1676	1761	65	3,9%
	Portuguesa	1090	1174	64	5,9%
	Estrangeira	586	587	1	0,2%
Alcântara	Portuguesa	368	375	7	1,9%
	Estrangeira	472	442	-30	-6,4%
Sto. Amaro	Portuguesa	103	168	65	63,1%
	Estrangeira	28	36	8	28,6%
Belém	Portuguesa	424	451	27	6,4%
	Estrangeira	56	78	22	39,3%
Bom Sucesso	Portuguesa	195	160	-35	-17,9%
	Estrangeira	30	31	1	3,3%

Fonte dos dados: APL -Relatório e Contas 2016

No que concerne à Náutica de Recreio, em 2015 já se notaram sinais de retoma da procura, com um número de embarcações recebidas superior ao verificado em 2012 (+4,0%).

Em 2016 registou-se um acréscimo de 3,9% em relação a 2015 no número de embarcações que passaram pelas quatro docas do Porto de Lisboa (Marina de Lisboa).

As embarcações com bandeira portuguesa perfizeram 66,7% da totalidade das embarcações recebidas em 2016, tendo registado um aumento de 5,9% face ao ano anterior, bem superior ao aumento de 0,2% das embarcações com bandeira estrangeira.

A doca mais importante, em termos de número de embarcações de recreio, é a de Alcântara que, em 2016, recebeu 46,9% das embarcações de recreio entradas.

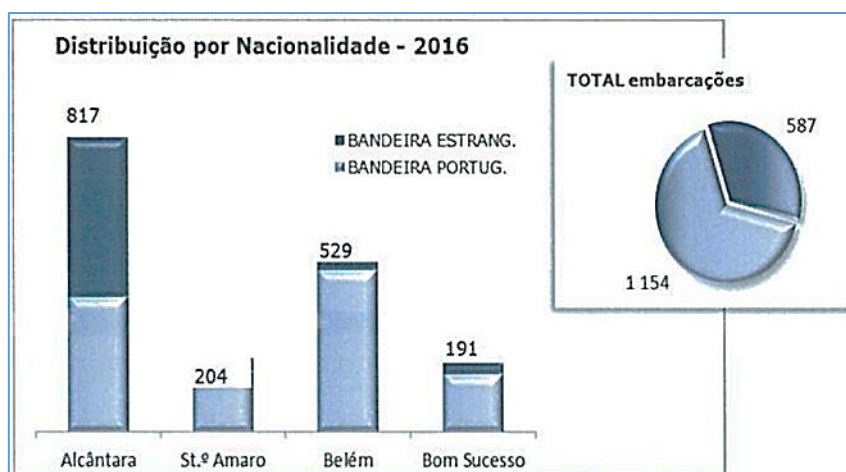


Figura 20 - Distribuição das embarcações, por nacionalidade, em 2016

Fonte: APL - Relatório e Contas 2016.

O referido crescimento deve-se sobretudo ao aumento do número de embarcações de bandeira estrangeira. Segundo a APL *“Para este resultado contribuíram a aposta numa dinâmica comercial mais forte e agressiva e a implementação de uma gestão virada para a fidelização de clientes, conjugados com uma melhoria do clima económico nacional e internacional”* (APL, 2018, p. 25).

Além das infraestruturas náuticas já referidas, estão disponíveis tanto nos estuários do Tejo e do Sado como na costa atlântica, apoios náuticos, fundeadouros e parques para estacionamento de embarcações a seco.

Em relação às áreas de fundeadouro pode-se referir a da Baía do Seixal, a Baía de Sesimbra e o Portinho da Arrábida. Quanto à existência de pequenas estruturas de apoio náutico temos, por exemplo, no estuário do Tejo, os cais em Vila Franca de Xira, Alhandra, Alcochete e Seixal. No estuário do Sado, salienta-se a Doca do Clube Naval Setubalense com 29 postos de amarrações e 4 ancoradouros de verão para estacionamento de embarcações de recreio, pertença do porto de Setúbal, nas zonas de Toca do Pai Lopes, Esguelha, Outão e Soltróia, com capacidade para 80, 73, 39 e 89 embarcações, respetivamente.

Depois de 1998, com a Exposição Mundial de Lisboa, assistiu-se a um processo de mudança de paradigma relativamente ao uso turístico do espaço marítimo e à emergência do sector dos eventos desportivos com projeção turística. A vela ligeira, a

vela de cabotagem³⁹ e a vela oceânica, têm um peso crescente no universo das práticas de turismo náutico. A estas práticas estão associadas as mais-valias da aquisição e/ou aluguer de materiais, iniciativas de *rent boat*, custos de manutenção e honorários das tripulações.

Para tal evolução, não foi indiferente a expressão internacional e nacional que os megaeventos desportivos realizados em Portugal representam em sede de captação de negócios associados ao sector. O estuário do Tejo, nos últimos anos, tem acolhido vários eventos de náutica de recreio, regatas organizadas por clubes náuticos e associações navais, como a etapa transatlântica da regata *Volvo Ocean Race* e a regata dos grandes veleiros - *Tall Ships Race*.



Figura 21 - Veleiros em Cacilhas, comemorações dos 50 anos da Ponte 25 de Abril, em 2016

Fonte: o próprio.

Também a Marina de Cascais é palco de grandes eventos internacionais como a *America's Cup World Series Cascais*, o Campeonato do Mundo de Vela ISAF 2007 ou o Campeonato da Europa de 49ers, que promovem a região a nível nacional e internacional e mobilizam milhares de pessoas.

³⁹ Cabotagem – navegação costeira.

Outras atividades náuticas que implicam o uso de uma embarcação são a canoagem e o remo, modalidades ecológicas e sustentáveis. Existem diversos clubes e associações náuticas espalhados pelas frentes ribeirinhas e da costa atlântica, onde se pode aprender/praticar essas modalidades ou alugar embarcações. Na vertente desportiva estas modalidades podem captar turistas, fomentar o emprego e ajudar na formação académica e cívica dos jovens.

Na AM Lisboa existem 11 clubes onde se pratica Canoagem (Federação Portuguesa de Canoagem, 2018) e 26 clubes onde se pratica Vela (Federação Portuguesa de Vela, 2018).

2.1.3.2. Atividades marítimo-turísticas

As atividades marítimo-turísticas incluem vários serviços de lazer, culturais e de interesse turístico:

- Aluguer de embarcações de recreio,
- Pesca desportiva,
- Observação de avifauna e fauna marinha,
- Minicruzeiros (pela costa, estuários e rios navegáveis),
- Aluguer de engenhos flutuantes (ex. motas de água...),
- Serviços de reboque de equipamentos recreativos (ex. esqui aquático...).

Em 2014, com o Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, foi aprovado o Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística (REAMT), e viram-se aprovados novos procedimentos relativos à utilização das embarcações afetas à atividade marítimo-turística. Desta nova lei, destacam-se duas alterações: o alargamento da tipologia das embarcações que podem ser afetas à atividade (podendo agora ser utilizadas embarcações de comércio, pesca, rebocadores, barcos típicos, entre outras); e a alteração relativa ao número de passageiros que podem embarcar, sendo

agora possível transportar até 18 passageiros (ao contrário dos anteriores 12), embora obedecendo a algumas condicionantes.

As Embarcações de Recreio utilizadas para a prática de Atividades Marítimo-Turísticas (AMT) têm de estar registadas para a prática da navegação, em geral, e têm de efetuar um outro registo na DGAM para se passarem a designar por ER-MT.

Nos últimos anos, a atividade marítimo-turística continuou em forte ascensão, tendo-se registado um aumento significativo de operadores a exercerem a atividade.

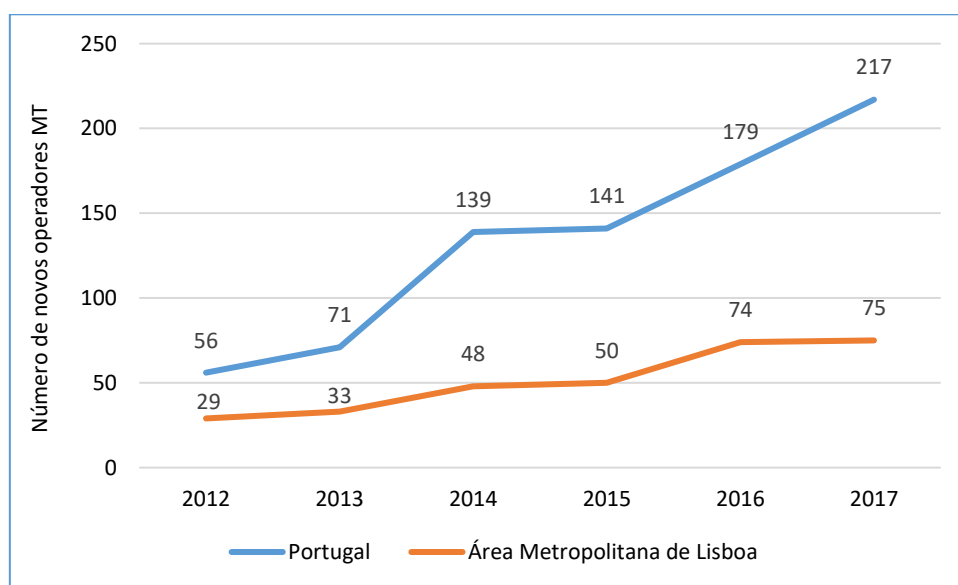


Figura 22 - Evolução do número de novos Agentes de Animação Turística com Atividade Marítimo-Turística, no período 2012-2017

Fonte dos dados: Registo Nacional de Turismo (RNAAT)

Em 2017, o número de novos operadores marítimo-turísticos registados na AML corresponde a 34,6% dos novos registos a nível nacional. De salientar que na AML o número de novos operadores MT tem vindo a crescer desde 2012 até 2017.

A atividade marítimo-turística tem tido uma evolução positiva tanto nas zonas costeiras como nos estuários do Tejo e do Sado, principalmente para observação de cetáceos e aves marinhas e realização de minicruzeiros muitos deles associados a eventos empresariais. Realizam-se também passeios de recreio e lazer, sobretudo no estuário do Tejo. Alguns têm cariz cultural, acompanhados de guias, como forma de preservação

e divulgação do património cultural local em embarcações tradicionais do Tejo, com partida do Seixal, Alcochete e Vila Franca de Xira.

De acordo com o Decreto-Lei nº 9/2006 de 6 de janeiro, que aprova o Regulamento da Atividade de Observação de Cetáceos nas Águas de Portugal Continental, o ICNF autorizou 18 empresas num total de 33 embarcações a realizar operações turísticas de observação de cetáceos nas zonas costeiras da AM Lisboa e nos estuários do Tejo e do Sado (ICNF, atualização de 25/07/2018).

O Porto de Lisboa, através da atividade marítimo-turística, proporciona a possibilidade de, a partir de uma das quatro docas de recreio ou de outros locais junto ao rio, tanto na margem direita como na margem esquerda, encontrar embarcações que podem ser alugadas (com ou sem tripulação), outras que se dedicam a passeios no Tejo, e ainda outras onde é possível apreciar uma refeição a bordo.

Em 2012, no auge da crise económica, a atividade marítimo-turística no Porto de Lisboa foi desenvolvida por 58 embarcações pertencentes a 32 operadores marítimo-turísticos (APL, 2012). Em 2016 encontravam-se licenciados 76 operadores marítimo-turísticos (mais 10 que em 2015, o que corresponde a mais 15%); esses operadores desenvolveram a sua atividade com 122 embarcações.

Tabela 13 - Modalidades de marítimo-turísticas no porto de Lisboa, em 2015 e 2016

DOCAS		2015						2016					
		Alcântara	Sto. Amaro	Belém	Bom Sucesso	Área de Jurisdição (Instalações embarque/dese mbarque)	TOTAL	Alcântara	Sto. Amaro	Belém	Bom Sucesso	Área de Jurisdição (Instalações embarque/dese mbarque)	TOTAL
Nº OPERADORES		14	32	6	8	6	66	13	45	6	5	7	76
Nº EMBARCAÇÕES POR ATIVIDADE		24	67	7	13	12	123	22	79	6	8	7	122
A	Aluguer de motas de água e pequenas embarcações dispensadas de registo						0						0
B	Serviços efetuados por táxis, aluguer de embarcações com ou sem tripulação, pesca turística, passeios	15	67	7	13	12	114	13	79	6	8	7	113
C	Restauração nos acostados						0						0
D	Passeios e restauração durante os passeios	8					8	8					8
E	Passeios e restauração nos passeios e acostados	1					1	1					1

Fonte dos dados: APL - Relatório e Contas 2016

A modalidade B continua a ser a mais escolhida com 113 embarcações, aproximadamente 93% do total.

A evolução desta atividade na Marina de Lisboa nos últimos anos advém da implementação de um novo conceito de turismo no estuário do Tejo, mas também das melhorias efetuadas na Doca de Santo Amaro, em 2015, nomeadamente, a instalação de um acesso exclusivo para operadores marítimo-turísticos que permite a oferta para embarcações de maior porte.

Também o Porto de Setúbal, através da atividade marítimo-turística, proporciona a possibilidade de encontrar embarcações que podem ser alugadas (com ou sem tripulação), outras que promovem passeios turísticos e observação de cetáceos no estuário, e ainda outras onde é possível tomar uma refeição a bordo. A Doca de Recreio das Fontainhas dispõe de um espaço destinado ao estacionamento de embarcações tradicionais do Estuário do Sado.

Estão registadas, neste porto, 16 embarcações pertencentes a outros tantos operadores marítimo-turísticos (APSS, 2018).

2.1.3.3. Turismo de cruzeiros

Nas últimas duas décadas, as atividades de cruzeiros têm crescido todos os anos, apesar dos ciclos económicos e do clima político incerto.

Em relação aos cruzeiros náuticos *“Para além dos tradicionais cruzeiros de férias, de duração variável, existem várias motivações para as pessoas optarem por fazer um cruzeiro e que incluem os cruzeiros comemorativos (“lua-de-mel”, bodas de prata ou ouro ou outras comemorações, situações muitas vezes associadas a descontos), os cruzeiros de incentivos e de promoção/apresentação de produtos (destinados ao mercado das empresas, com um crescimento significativo na Europa) e os cruzeiros “charters” (realizados por operadores turísticos generalistas que fretam os navios para organizarem os seus próprios cruzeiros, normalmente fora da época alta e destinados a*

camadas sócio-económicas médias e médias-baixas e cuja estratégia é a da verticalização da actividade, sobretudo para destinos “resorts”)” (GAMITO, 2009, p. 52).

As encomendas de navios de cruzeiro a nível mundial continuam a registar um número recorde, com 97 navios de cruzeiro a serem entregues entre 2017 e 2026 – o maior número de pedidos na história da indústria de cruzeiros.

O mercado dos cruzeiros está dominado pelos Estados Unidos da América sendo, contudo, na Europa que se registam os maiores índices de crescimento. Na Europa, em 2016, a procura por cruzeiros traduziu-se em 6,67 milhões de passageiros (CLIA, 2017).

Em 2015, Portugal é o 11º país europeu que mais beneficia dos impactos diretos da indústria de cruzeiros (239 milhões de euros), o 7º país europeu que mais salários recebe das linhas de cruzeiro, o 8º em fornecimento de mão-de-obra (9 629 trabalhadores das linhas de cruzeiro residem em Portugal) (CLIA, 2016).

No contexto da Associação Cruise Europe⁴⁰, em 2016, Lisboa surge em 1º lugar do ranking do número de escalas (seguindo-se os portos de Copenhaga, Bergen e Longyearbyen) e em 3º lugar em número de passageiros (a seguir a Copenhaga e Hamburgo).

Em 2017, ao nível dos portos mediterrânicos, Lisboa ocupa a 18ª posição e a Madeira (Funchal e Porto Santo) a 17ª quanto a passageiros, sendo este grupo liderado por Barcelona (MedCruise Statistics, 2017).

Em relação aos cruzeiros turísticos, todas as grandes companhias estão representadas em Portugal ou possuem no país algum agente com quem mantêm relações privilegiadas.

Segundo as Estatísticas do Turismo 2016 (INE, 2017), em 2016 entraram nos principais portos nacionais, 806 navios de cruzeiro, representando um decréscimo de 1,6% em relação ao ano anterior. Portugal Continental registou um aumento de 2,4% devendo-

⁴⁰ Cruise Europe tem mais de uma centena de membros na Europa do Norte e Atlântica <http://www.cruiseurope.com/statistics>.

se a redução global aos decréscimos registados nas Regiões Autónomas dos Açores (-9,5%) e da Madeira (-4,8%).

Tabela 14 - Número de Navios de cruzeiros e de passageiros, por regiões NUTS I, em 2015 e 2016

NUTS	Unidade: Nº									
	Navios de cruzeiro		Passageiros							
			Totais		Embarcados		Desembarcados		Em trânsito (com ou sem saída para terra)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Total	819	806	1 278 037	1 220 332	24 017	25 665	24 803	26 178	1 229 217	1 168 489
Continente	423	433	578 095	598 177	21 207	24 224	22 082	23 662	534 806	550 291
Leixões	66	69	50 819	56 156	336	89	177	117	50 306	55 950
Lisboa	308	321	512 128	522 501	20 792	24 111	21 744	23 525	469 592	474 865
Portimão	47	43	14 786	19 520	77	24	161	20	14 548	19 476
Viana do Castelo	2	-	362	-	2	-	-	-	360	-
RA Açores	84	76	119 594	99 680	996	617	814	565	117 784	98 498
da qual: Ponta Delgada	73	71	100 304	97 044	875	560	740	485	98 689	95 999
RA Madeira	312	297	580 348	522 475	1 814	824	1 907	1 951	576 627	519 700
da qual: Funchal	308	294	578 492	520 168	1 814	814	1 904	1 929	574 774	517 425

Fonte: Estatísticas do Turismo 2016 (INE, 2017)

Em 2016, segundo dados do INE, os navios de cruzeiro proporcionaram a Portugal a entrada de cerca de 1,2 milhões de passageiros. O impacto direto dos cruzeiros na economia portuguesa foi de cerca de 30 milhões de euros. (Discurso da Ministra do Mar, 2017).

No território da AML só é possível fazer escala de navios de cruzeiro no Porto de Lisboa. Devido á sua excelente localização geográfica, este é um importante porto de escala para os cruzeiros efetuados entre o Mediterrâneo ocidental e o Norte da Europa, a Costa Atlântica e a Europa, as ilhas Atlânticas e o Norte de África assim como para as viagens transatlânticas.

O porto de Lisboa dispõe de terminais de passageiros dotados com os mais modernos equipamentos de segurança e com uma oferta variada de serviços (serviços alfandegários, serviços de câmbio, serviços de aluguer de viaturas, lojas de artesanato), numa localização privilegiada junto ao centro histórico e cultural da cidade, tendo os visitantes um acesso fácil e rápido aos locais de maior afluência turística. Estes terminais

permitem receber todo o tipo de navios, assegurando-lhes o cumprimento dos requisitos de segurança exigidos a nível internacional.



Figura 23 - Navios de cruzeiro no porto de Lisboa

Fonte: o próprio.

O novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, inaugurado a 10 de novembro de 2017, tem capacidade para 800 mil passageiros por ano, o que representa um aumento de 300 mil face aos números de 2016. O terminal permite também o embarque e desembarque máximo de 4 500 passageiros.

O número de Operadores de Cruzeiro que escalam Lisboa é de 44 (dados da APL, 2018).

Tabela 15 - Atividade de cruzeiros no Porto de Lisboa, no período 2014 a 2017

Designação		2014	2015	2016	2017	Variação 2017/2016
Escalas		319	306	311	330	6%
Passageiros	Embarcados	21.336	20.796	24.107	30.225	25%
	Desembarcados	20.129	21.740	23.525	28.690	22%
	Trânsito	459.407	469.592	474.865	462.127	-3%
	Total	500.872	512.128	522.497	521.042	0%

Fonte dos dados: APL

O número de escalas de navios de cruzeiro no porto de Lisboa iniciou a retoma em 2015. As 330 escalas registadas em 2017 significaram um crescimento de 6% face ao ano anterior (311 escalas). No que diz respeito ao número de passageiros, o porto de Lisboa registou um crescimento no período de 2014 a 2016, tendo diminuído ligeiramente em 2017.

Em 2017, as cinco principais nacionalidades dos passageiros de cruzeiro em Lisboa foram, por ordem decrescente inglesa, alemã, americana, italiana e francesa.

Estão associados à atividade dos cruzeiros três grupos de produtos/serviços que são comercializados em terra:

- Nos portos de partida/chegada, prestam-se serviços de “*pre-cruise*” e “*post-cruise*” que correspondem a dar assistência, acompanhar e promover excursões ou estadias complementares para os passageiros que chegam/partem (normalmente por via aérea) para regiões longínquas em relação à localização do porto;
- Nos portos de escala, pequenas excursões na cidade onde se localiza o porto e sua envolvente, que são normalmente de curta duração até porque o número e diversificação das atividades no interior do navio é geralmente proporcional ao aumento da sua capacidade;
- Pacotes completos de produtos/serviços que associam o cruzeiro a uma estadia em terra que pode envolver eventualmente diversas atividades, o que implica a existência em terra de hotelaria e outros equipamentos e serviços turísticos de boa qualidade.

Os grupos de produtos/serviços acima referidos têm impacto na economia da região onde se localiza o terminal de cruzeiros.

O aumento do número de escalas de navios de cruzeiros em Lisboa beneficia, num primeiro momento, essencialmente a cidade e os seus arredores através das excursões, mas depois o País todo usufruirá, pois está provada a correlação forte que existe entre um cruzeirista que visita uma cidade e que volta depois para uma viagem turística de vários dias no país.

De acordo com o Inquérito a Passageiros de Cruzeiro 2017⁴¹ (Observatório do Turismo de Lisboa; APL, 2018), 89,9% dos passageiros entrevistados já tinha visitado Lisboa anteriormente (49,0% em 2016), sendo que 77,0 % o fez igualmente em contexto de cruzeiro (27,5% em 2016).

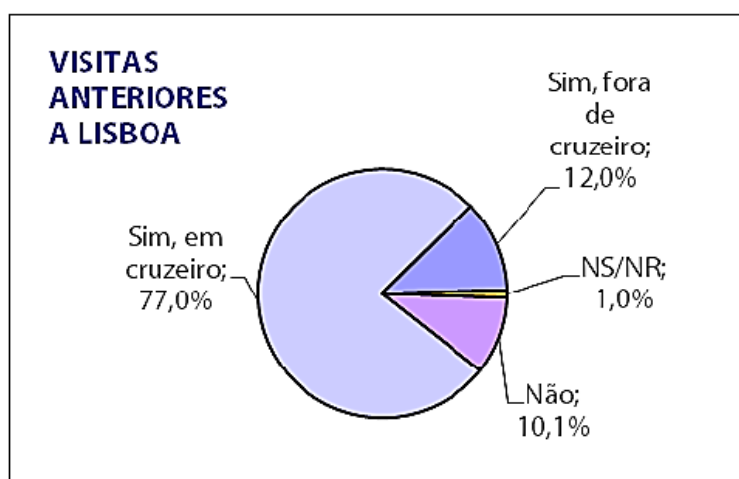


Figura 24 - Visitas anteriores a Lisboa de passageiros de cruzeiro

Fonte: Observatório de Turismo de Lisboa, 2018.

Dos passageiros inquiridos, a maioria optou por fazer uma excursão com guia comprada no navio (41,1% em 2016) e 13,2% optou por visitar a cidade pelos próprios meios (38,8% em 2016).

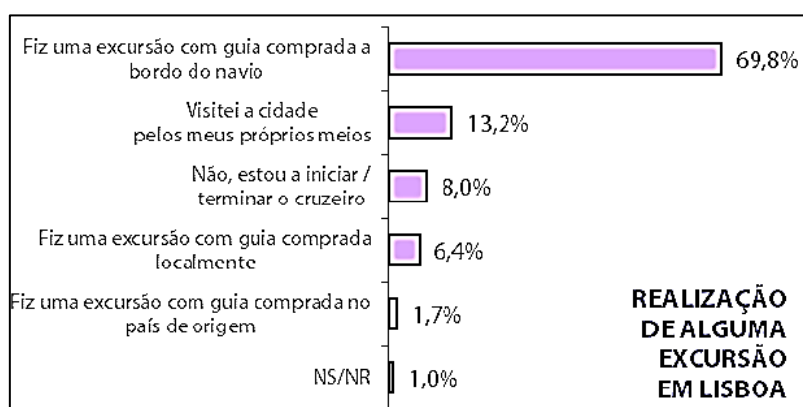


Figura 25 - Realização de alguma excursão em Lisboa por passageiros de cruzeiro

Fonte: Observatório de Turismo de Lisboa, 2018.

⁴¹ Estudo realizado com uma amostra de 49 navios que fizeram escala em Lisboa entre abril e novembro de 2017, tendo sido entrevistados 1003 passageiros estrangeiros.

Cerca de 90% dos passageiros fazem visitas a locais próximos do terminal de cruzeiros. Em relação aos restantes concelhos da AML, 28,4% dos passageiros visitam Sintra, 17,8% Cascais, 16,1% o cabo da Roca e 8,3% a Arrábida.

Na visita a Lisboa, tal como em 2016, o meio de transporte mais utilizado foi o autocarro turístico (78,5%). O uso do táxi e o passeio a pé obtiveram uma menor percentagem de resposta (15,4% e 14,2% respetivamente em 2016). Em sentido contrário, a utilização do metro aumentou 4,0% em relação a 2015 e 9,6% face a 2016.

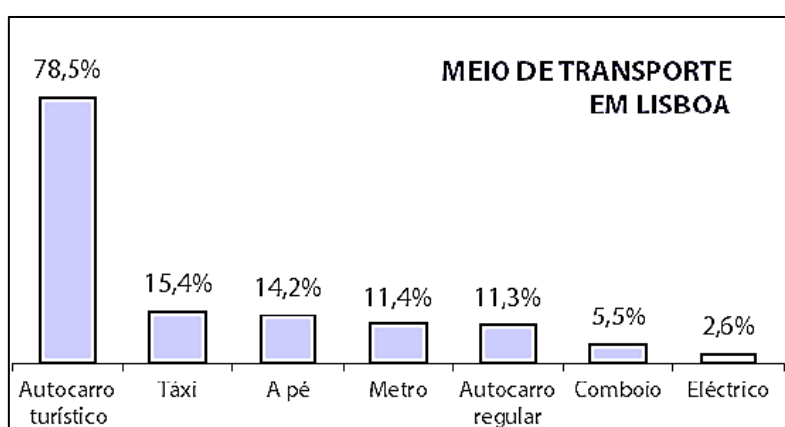


Figura 26 - Meios de transporte utilizados em Lisboa por passageiros de cruzeiro

Fonte: Observatório de Turismo de Lisboa, 2018.

Dos inquiridos, 88,4% considera o seu regresso a Lisboa, em cruzeiro, como “provável” ou “muito provável” (49,4% em 2016), enquanto 97,7% classifica de igual modo o seu regresso em lazer e fora do contexto de cruzeiro (88,8% em 2016).

Em relação às despesas efetuadas em Lisboa, em média, um passageiro de cruzeiro efetua uma despesa individual de 49,31 euros (56,80 euros em 2016) considerando a distribuição apresentada na Figura 27.

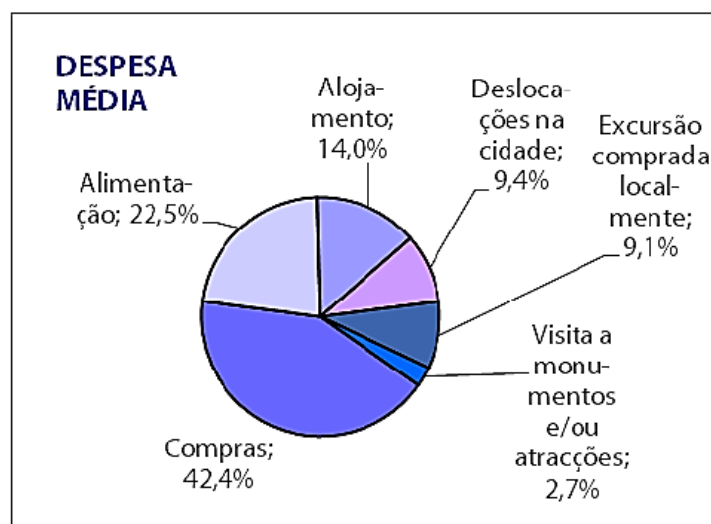


Figura 27 - Despesa média por passageiro de cruzeiro em Lisboa

Fonte: Observatório de Turismo de Lisboa, 2018

Importa referir que em relação ao ano anterior, esta amostra é de uma faixa etária consideravelmente mais velha que a do ano anterior. Duplicou, assim, em termos percentuais, o uso de agências para reserva da viagem, além de que uma elevada percentagem já tinha visitado Lisboa.

O aproveitamento de todo o potencial do turismo náutico será um contributo importante para o desenvolvimento sustentável da AML, porque dinamizará as economias locais e regionais de uma forma integrada, o que terá alguns benefícios, como por exemplo:

- Aumento das receitas turísticas diretas pelo crescimento do número de turistas com capacidade financeira, devido ao alargamento da oferta turística;
- Expansão de novos negócios ligados à realização regular de grandes eventos internacionais, ao estacionamento de embarcações estrangeiras no Inverno, entre outros;
- Revitalização da construção/reparação e manutenção naval de embarcações de recreio e desenvolvimento de outros sectores ligados à náutica, como a indústria do mobiliário para embarcações, vestuário e calçado, peças mecânicas e de eletrónica;

– Renovação de frentes ribeirinhas e reabilitação urbana das zonas que se encontram degradadas e, que em parte, que podem incluir infraestruturas para a náutica de recreio. Numa 1ª fase revitaliza a economia e o emprego locais e, posteriormente, permitirá que os cidadãos possam usufruir de espaços para o desporto e o lazer.

Dos inquéritos que enviamos a Associações ligadas ao sector obtivemos resposta da APECATE - Associação Portuguesa de Empresas de Congresso, Animação Turística e Eventos, com sede em Lisboa, e conta com 170 associados. A associação representa empresas de atividade marítima-turística ligadas ao sector dos cruzeiros e transportes de turismo náutico. O representante da associação afirma que a mesma colabora, na definição de medidas/políticas para a área Marítimo-Turística, com as Secretarias de Estado do Turismo, Ordenamento do Território e Ambiente, Mar e Pesca, Modernização Administrativa, várias autarquias de norte a sul de Portugal, AMN, DGRM, ICNF, etc. Entre os objetivos da associação contam-se promover os associados no mercado interno e externo, dinamizar as sinergias intersectoriais e as relações profissionais entre associados, desenvolver modelos de formação e certificação profissional. Considera que as perspetivas de desenvolvimento da atividade Marítimo-Turística são positivas, a nível da AML, nacional e internacional.

2.1.4. Pesca comercial

A pesca é o acto de capturar peixes ou outros animais aquáticos nos rios, nos lagos ou nos mares com propósitos de subsistência humana, comerciais, desportivos ou outros.

A pesca é uma atividade socioeconómica importante, geradora de várias outras atividades em terra nomeadamente transportes, armazenamento e venda dos produtos da pesca, abastecimento de combustíveis, construção e reparação de embarcações de pesca ou construção de artes e utensílios de pesca. Salienta-se também o emprego gerado noutros setores da economia que beneficiam da matéria-prima proveniente da pesca como a indústria transformadora, o turismo ou a restauração.

O setor das pescas tem vindo a debater-se nas últimas décadas com grandes dificuldades quer a nível mundial quer a nível nacional. A nível mundial, o aumento exponencial do consumo de peixe e a exploração excessiva associada ao aumento da capacidade das frotas equipadas com técnicas de captura, cada vez mais sofisticadas e eficientes, levou a que alguns *stocks* de pescado ficassem próximos dos limites máximos de exploração sustentável e outros apresentassem uma diminuição acelerada, podendo levar à extinção de algumas espécies. A nível nacional, o setor das pescas tem vindo a perder atratividade, sobretudo entre a mão-de-obra mais jovem, devido à instabilidade e precariedade de rendimentos, ao facto de ser uma profissão de desgaste rápido, ao aumento do nível das habilitações literárias e ao desenvolvimento de outros ramos de atividade económica.

A Política Comum das Pescas (PCP) da União Europeia, instituída formalmente em 1983, através do Regulamento (CEE) 170/83, de 25 de janeiro, teve como grande objetivo que todos os pescadores da CEE⁴² tenham as mesmas condições de acesso às águas comunitárias, ainda que se criasse uma faixa costeira de reserva para os pescadores locais.

A integração de Portugal na CEE, em 1986, trouxe alterações ao setor da pesca. Tanto a liberalização do acesso às águas comunitárias como a criação das Zonas Económicas

⁴² Comunidade Económica Europeia, antecessora da União Europeia.

Exclusivas (ZEE)⁴³ afetou a pesca nacional agravando a situação dos pescadores portugueses.

Portugal detém a 11ª maior ZEE do mundo, 11% da ZEE da UE, a maior da UE. A ZEE portuguesa compreende 3 subáreas: subárea do continente (287 521 Km²), subárea dos Açores (930 687 Km²) e subárea da Madeira (442 248 Km²).

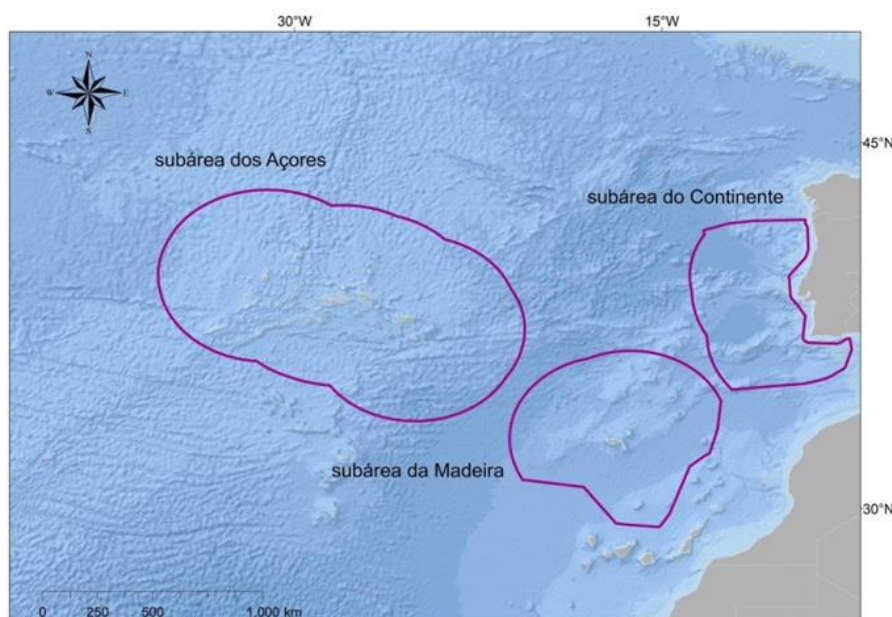


Figura 28 - Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa

Fonte: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>

Apesar de Portugal Continental possuir uma extensa ZEE, o facto de se situar numa zona de transição para ecossistemas mais quentes, traduz-se numa elevada diversidade de pescado, mas em pouca abundância de cada espécie. No Continente, as principais áreas de pesca localizam-se na zona costeira, sobretudo até às 6 milhas onde a frota local opera quase exclusivamente. Os principais recursos marinhos pescados são os pequenos

⁴³ Zona marítima, adjacente ao mar territorial, não poderá ultrapassar as 200 milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base. A ZEE inclui a zona contígua. Na ZEE, os Estados costeiros, exercem a sua soberania e jurisdição nos termos previstos na CNUDM, detendo o direito a explorar, gerir e conservar os recursos naturais aí existentes, vivos e não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, incluindo a exploração e aproveitamento dos recursos energéticos renováveis, a partir do vento, das ondas e das correntes marinhas. A ZEE portuguesa compreende 3 subáreas: subárea do continente (287 521 Km²), subárea dos Açores (930 687 Km²) e subárea da Madeira (442 248 Km²). (DGRM).

pelágicos⁴⁴ (sardinha, carapau, cavala, sendo mais importantes em termos económicos os demersais⁴⁵ (polvo, pescada, gamba, choco). Já as subáreas dos Açores e da Madeira da ZEE possuem elevadas dimensões, mas apresentam reduzidas áreas de pesca e com algumas fragilidades a nível biológico. Aí, as capturas de pescado abrangem um conjunto muito limitado de espécies (caso dos tunídeos e do peixe espada preto).

Estas características naturais da ZEE traduzem-se numa menor riqueza piscícola comparativamente às restantes zonas de pesca comunitárias.

De acordo com o PEN Pesca 2007-2013, Portugal reconhece que *“A pesca funciona como um factor de fixação das populações, existindo ao longo da costa muitas comunidades que têm na pesca a sua principal actividade e que apresentam notórias dificuldades de reconversão e/ou diversificação profissional”* (DGPA , 2007, p. 7).

Segundo a Comissão Europeia *“para que o sector da pesca europeu sobreviva e prospere no século XXI, é necessário um sistema de gestão das pescas que seja bem-sucedido em aproximar os interesses económicos do sector do interesse a longo prazo da sociedade em dispor de mares saudáveis e de unidades populacionais produtivas. Tal sistema poderá exigir a introdução de mudanças radicais na forma como as pescas são geridas na Europa. Estas mudanças vão substituir os incentivos económicos e institucionais à sobrepesca por um sistema que promova, verdadeiramente, a gestão eficaz dos nossos oceanos e mares por parte de quem deles depende para viver”* (COMISSÃO EUROPEIA, 2009, p. 7).

De acordo com o ponto 1 do artigo 2º do Regulamento (UE) nº 1380/2013, de 11 de dezembro, a nova Política Comum das Pescas *“... garante que as atividades da pesca e da aquicultura sejam ambientalmente sustentáveis a longo prazo e sejam geridas de uma forma consentânea com os objetivos consistentes em gerar benefícios económicos, sociais e de emprego, e em contribuir para o abastecimento de produtos alimentares.”*

⁴⁴ Pelágicos são espécies de peixes que vivem geralmente em cardumes, nadando livremente na coluna de água ou à superfície, mas sem relação com o fundo.

⁴⁵ Demersais são espécies de peixes que vivem no fundo, ou perto do fundo, mas sem estar permanentemente dependente dele.

O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP)⁴⁶ em vigor para o período 2014-2020 visa ajudar os pescadores na transição para uma pesca sustentável, ajudar as comunidades costeiras a diversificarem as suas economias, financiar projetos que criem novos postos de trabalho e melhorem a qualidade de vida das populações costeiras e simplificar o acesso ao financiamento.

O Programa Operacional MAR 2020 (PO MAR 2020)⁴⁷ tem como objetivo implementar em Portugal as medidas de apoio enquadradas do FEAMP e define como Prioridades Estratégicas:

- Promover a competitividade com base na inovação e no conhecimento.
- Assegurar a sustentabilidade económica social e ambiental do sector da pesca e da aquicultura, contribuindo para o bom estado ambiental do meio marinho e promovendo a Política Marítima Integrada.
- Contribuir para o desenvolvimento das zonas costeiras, aumentar o emprego e a coesão territorial bem como aumentar a capacidade e qualificação dos profissionais do sector.

No contexto europeu, relativamente à pesca, Portugal mantém ainda uma posição de destaque. Analisando o número de embarcações registadas na UE, em 2016, verifica-se que a Grécia, a Itália e a Espanha apresentam as maiores frotas de pesca. Apesar de Portugal ter a quarta maior frota pesqueira da UE, a arqueação bruta⁴⁸ total da frota nacional é menor em comparação com a de outros países com menor número de embarcações na sua frota. Já em matéria de potência⁴⁹ propulsora instalada nas embarcações de pesca, Portugal aparece na sétima posição, no contexto dos países

⁴⁶ O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) é o fundo para a política marítima e das pescas da EU com um orçamento total de 6 mil milhões de euros para 2014-2020. Antecedeu-lhe o Fundo Europeu das Pescas (FEP) que vigorou de 2007 a 2013.

⁴⁷ O Programa Operacional MAR 2020, aprovado em 2015 pela CE, aprova o Programa Operacional “Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas — Programa Operacional de Portugal” para apoio do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas em Portugal.

⁴⁸ Arqueação Bruta representa a medida do volume total de uma embarcação ou navio, determinada de acordo com o Decreto-Lei nº 245/94, de 26 de setembro. A Arqueação Bruta “GT” também vem representada, na documentação oficial nacional, sem carácter internacional, com a sigla “AB” (Arqueação Bruta, sendo a sigla GT a designação de Gross Tonnage).

⁴⁹ Potência (kw) - potência mecânica desenvolvida pela instalação propulsora com a qual a embarcação está equipada.

europeus mantendo uma distância muito significativa da Itália, França, Espanha e Reino Unido, os quatro primeiros países que têm as frotas mais potentes da Europa (EUROSTAT, 2017).

Ao nível europeu, em 2016, as três maiores potências pesqueiras, considerando-se o volume de capturas são respetivamente a Espanha, o Reino Unido e a Dinamarca, todas apresentando capturas de pescado superiores a 600 mil toneladas. Portugal é o 11º país, com cerca de 200 mil toneladas. A maior parte das capturas da frota de pesca portuguesa efetua-se no Atlântico Nordeste (EUROSTAT, 2017).

A frota de pesca portuguesa está classificada em embarcações de:

- Pesca Local⁵⁰: embarcações de pequena dimensão (até 9 metros de comprimento fora-a-fora⁵¹) que operam em águas oceânicas e em águas interiores não marítimas.
- Pesca Costeiras⁵²: embarcações de maiores dimensões (comprimento de fora-a-fora superior a 9 metros e igual ou inferior a 33 metros) e autonomia estabelecida de acordo com a área de operação fixada por embarcação (zonas mais afastadas da costa, podendo atuar fora da ZEE nacional).
- Pesca do Largo⁵³: embarcações com capacidade de arqueação superior a 100 GT e autonomia mínima de 15 dias que operam para além das 12 milhas náuticas (ex.: a pesca na Islândia ou na Noruega).

A frota de pesca portuguesa é composta, predominantemente, por embarcações de pequeno porte. As embarcações operam com diversas artes, na zona mais costeira e,

⁵⁰ Pesca Local - pesca realizada pelas embarcações de pesca local, nos rios, estuário dos rios, lagunas, praias e orlas marítimas junto à terra e sempre próximo do local onde vara, fundeia, ou atraca a embarcação (DGRM).

⁵¹ Comprimento da embarcação (fora a fora): distância, em metros, medida em linha reta da extremidade anterior da proa até à extremidade posterior da popa (do navio de pesca).

⁵² Pesca costeira - pesca praticada no mar a distância mais ou menos significativa de terra normalmente a várias horas ou até dias de navegação do porto ou do fundeadouro e realizada pelas embarcações de pesca costeira (DGRM).

⁵³ Pesca longínqua (ou do largo) - pesca efetuada quase sempre a grande distância do porto de origem praticada pelas embarcações de pesca do largo (DGRM).

normalmente, até às 6 mn, sendo este tipo de pesca designado por pesca polivalente⁵⁴. Os outros principais métodos de pesca usados são o arrasto⁵⁵ e o cerco⁵⁶.

A pesca, enquanto atividade de captura de recursos vivos marinhos com fins comerciais, abrange a pesca com embarcações, mas também a pesca apeada e a apanha de animais. No âmbito do caso em estudo, aborda-se somente a pesca comercial com auxílio de embarcações registadas na AML, praticada em águas marítimas e nos estuários do Tejo e do Sado.

Há dificuldade de estimar o volume de negócios, o emprego, o número de empresas e o VAB gerados só pela pesca comercial porque os serviços estatísticos têm essa informação inserida na Conta Satélite do Mar no agrupamento que inclui *“Pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos seus produtos”* que tem um peso social e económico muito significativo.

De salientar que, em 2015, o peso do VAB do ramo de atividade da Pesca e aquicultura no VAB Nacional foi de 0,172% (0,182% em 2014 e 0,189% em 2013), verificando-se uma tendência de decréscimo (INE, 2018).

Como refere ABEL SIMÕES (2012) a pesca em Portugal é uma importante fonte de subsistência e desenvolvimento para as comunidades costeiras e ribeirinhas. Os hábitos alimentares portugueses integram uma dieta diversificada, do tipo mediterrânico, onde o peixe constitui um dos componentes básicos.

Ao nível económico, a Área Metropolitana de Lisboa é marcada por alguma importância da pesca até porque aí se localizam três dos principais portos de pesca do país: Cascais, Sesimbra e Setúbal. É de referir também portos de pesca de menor dimensão como os da Ericeira (Mafra) e da Cova do Vapor (Almada) ou os núcleos de arte-xávega⁵⁷ na Costa

⁵⁴ Pesca polivalente: pesca exercida utilizando artes diversificadas como por exemplo, aparelhos de anzol, armadilhas, alcatruzes, ganchorra, redes camaroeiras e do pilado, xávegas e sacadas-toneiras (DGRM).

⁵⁵ Pesca por arrasto: pesca efetuada com estruturas rebocadas essencialmente constituídas por um corpo cónico, prolongado anteriormente por “asas” e terminando num saco onde é retida a captura. Podem atuar diretamente sobre o leito do mar (arrasto pelo fundo) ou entre este e a superfície (arrasto pelágico) (DGRM).

⁵⁶ Pesca por cerco: pesca efetuada com a utilização de ampla parede de rede, sempre longa e alta, que largada de uma embarcação é manobrada de maneira a envolver o cardume e a fechar-se em forma de bolsa pela parte inferior, de modo a reduzir a capacidade de fuga (DGRM).

⁵⁷ A Arte-Xávega é um método de pesca milenar trazido para a Costa da Caparica pelas comunidades piscatórias de Ílhavo e Olhão que aí aqui se instalaram na 2ª metade do século XVIII. O que distingue esta

da Caparica, Fonte da Telha e praia do Moinho de Baixo (Meco), em torno dos quais se estabeleceram e permanecem diversas comunidades piscatórias.



Figura 29 – Porto de pesca de Sesimbra

Fonte: o próprio.

Nas zonas de transição onde ainda se sente a influência das marés, as principais pescarias são efetuadas com pequenas embarcações e visam as espécies migradoras (caso do sável, enguia ou lampreia) ou as espécies marinhas que usam os estuários sazonalmente (caso do choco ou da solha).

No estuário do Tejo pratica-se a pesca artesanal que utiliza técnicas tradicionais, sem desenvolvimento tecnológico e se destina essencialmente a consumo próprio embora uma pequena parte da pesca se possa destinar à comercialização. Ainda se encontram pequenas comunidades piscatórias em Alcochete, Montijo, Barreiro, Seixal, Alhandra, Póvoa de Santa Iria e Vila Franca de Xira que se dedicam à pesca no estuário do Tejo e cujas embarcações, na maioria, se encontram fundeadas, existindo pequenos cais de acostagem nas margens do rio.

pesca das restantes é a forma como as redes são lançadas e trazidas para terra: a rede é lançada ao mar a partir de uma embarcação que deixa em terra uma das pontas da corda que segura a rede. Quando o barco chega à praia, com a segunda ponta, os pescadores iniciam o processo de alagem (DGPC).

No estuário do Sado, além do porto de pesca de Setúbal, existe o porto da Gâmbia, de menor dimensão, cuja atividade piscatória é essencialmente fluvial e de pequena escala assim como na zona do Faralhão onde existe um pequeno cais de acostagem de barcos.

Em relação à AML, em 31 de dezembro de 2016, estavam matriculados ⁵⁸ 1828 pescadores, sendo o segmento da Pesca Polivalente o mais importante com 1485 pescadores registados (81,2%). Os pescadores que praticam a atividade em águas interiores não marítimas são 13,6% do total dos pescadores registados.

Tabela 16- Pescadores matriculados, por porto na AML, em 31 de dezembro de 2016, segundo os segmentos de pesca

	Pescadores matriculados em 31 de dezembro de 2016							
	Grupo etário				Águas interiores não marítimas ⁵⁹	Águas marítimas		
	Total	16-34 anos	35-54 anos	55 e mais anos		Pesca do arrasto	Pesca do cerco	Pesca Polivalente
	Nº							
	A.M. Lisboa	1828	328	957	543	249	3	91
Cascais	318	54	160	104	104	0	0	214
Lisboa	155	37	56	62	33	0	0	122
Sesimbra	964	209	553	202	20	0	91	853
Setúbal	391	28	188	175	92	3	0	296

Fonte dos dados: Anuário Estatístico da Área Metropolitana de Lisboa 2016 (INE, 2017)

O grupo etário predominante é dos “35 aos 54 anos” com 957 pescadores (52,4%), seguindo-se o grupo etário dos “55 e mais anos” com 543 pescadores (29,7%).

⁵⁸ Pescador matriculado: indivíduo que, estando envolvido na pesca comercial, teve atividade neste sector, ainda que de forma sazonal ou a tempo parcial, e se encontra inscrito numa capitania ou delegação marítima (INE).

⁵⁹ Águas interiores não marítimas - todas as águas designadamente rios, estuários, rias, lagoas, portos artificiais e docas, que se encontram para dentro das respetivas linhas de fecho naturais e estão sob jurisdição das capitancias dos portos nos termos da legislação em vigor, com exceção dos troços internacionais (Decreto Regulamentar n.º 7/2000, de 30/05/2000).

O porto de Sesimbra apresenta o maior número de pescadores registados com 58,7%, sendo nesse porto o segmento da pesca polivalente predominante. Seguem-se o porto de Setúbal com 21,4% dos pescadores registados e o porto de Cascais com 17,4% e o porto de Lisboa com 8,5%.

De salientar que 41,8% dos pescadores que praticam a atividade em águas interiores não marítimas estão matriculados no porto de Cascais.

Em 31 de dezembro de 2017, na A.M. Lisboa, estavam matriculados 1789 pescadores (menos 39 pescadores que em 2016) e que corresponde a 10,1% do total nacional, sendo o segmento da Pesca Polivalente o mais importante com 1432 pescadores registados (80,0%). Os pescadores que praticam a atividade em águas interiores não marítimas correspondem a 14,5% do total dos pescadores registados.

Tabela 17 - Pescadores matriculados, na AML, em 31 de dezembro de 2017, segundo os segmentos de pesca

	Pescadores matriculados em 31 de dezembro de 2017							
	Grupo etário				Águas interiores não marítimas	Águas marítimas		
	Total	16-34 anos	35-54 anos	55 e mais anos		Pesca do arrasto	Pesca do cerco	Pesca Polivalente
		Nº						
A.M. Lisboa	1789	324	968	497	260	3	94	1432

Fonte dos dados: Estatísticas da Pesca 2017 (INE, 2018)

Á semelhança do ano anterior, em 2017 o grupo etário predominante é dos “35 aos 54 anos” com 968 pescadores (54,1%), seguindo-se o grupo etário dos “55 e mais anos” com 497 pescadores (27,8%). O grupo etário dos “16 aos 34 anos” diminuiu em número de pescadores registados face a 2016 (-1,2%).

Em 2017, existiam em Portugal 26 Associações de Profissionais da Pesca com um total de 2 486 associados (mais 137 que em 2016), sendo que na AML estavam sediadas 3

dessas associações (menos uma que em 2016) com um total de 582 associados (menos 28 associados que em 2016) (INE, 2018).

Com vista à valorização dos recursos humanos, o Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar (FOR-MAR) tem calendarizadas, para o ano 2018, a realização de 22 ações de formação relacionadas com a atividade da pesca, nos três polos de formação situados junto dos principais portos da AML (Lisboa, Sesimbra e Setúbal).

Em 2016, a frota de pesca⁶⁰ registada nos portos na AML era composta por 1627 embarcações das quais 70,9% com motor (menos 4 que em 2015) e 29,1% sem motor (menos 5 que em 2015).

Tabela 18 - Embarcações de pesca, por porto na AML, em 2016

	Embarcações							
	Total			Com motor			Sem motor	
	Nº	GT	kW	Nº	GT	kW	Nº	GT
A.M. Lisboa	1627	8455	44334	1154	8182	44334	473	273
Cascais	157	494	5674	152	492	5674	5	2
Lisboa	118	3616	6158	57	3587	6158	61	29
Sesimbra	660	2766	20905	521	2700	20905	139	66
Setúbal	692	1579	11597	424	1403	11597	268	176

Nota: Não inclui embarcações de apoio à aquicultura.

Fonte dos dados: Anuário Estatístico da Área Metropolitana de Lisboa 2016 (INE, 2017).

A maior parte das embarcações com motor encontra-se no Porto de Sesimbra (45,2%); a maioria das embarcações sem motor no Porto de Setúbal (56,7%).

Em 2017, a frota de pesca registada na AML é composta por 1 605 embarcações (-1,4% face a 2016), das quais 1 129 com motor (menos 25 face a 2016) e 476 sem motor (mais 3 face a 2016).

⁶⁰ Frota de Pesca - Frota cujas embarcações são registadas e utilizadas para o exercício da atividade da pesca comercial e o uso de artes, podendo ou não estar licenciadas, proceder a bordo à transformação do pescado capturado e efetuar o transporte do mesmo e seus derivados (DGRM).

Tabela 19 - Embarcações de pesca, na AML, em 2017

	Embarcações							
	Total			Com motor			Sem motor	
	Nº	GT	kW	Nº	GT	kW	Nº	GT
A.M. Lisboa	1605	6043	40198	1129	5766	40198	476	277

Fonte dos dados: Estatísticas da Pesca 2017 (INE, 2018)

O número de embarcações registadas na AML corresponde a 20,3% do total da frota de pesca nacional registada.

Em termos de capacidade de carga da frota registada na AML, em 2017, observou-se um decréscimo da arqueação bruta face a 2016 (-26,1%) e corresponde a 6,9% da arqueação bruta da frota nacional.

Em termos de potência propulsora da frota registada na AML, em 2017, houve também um decréscimo face ao ano anterior (-9,3%) e representa cerca de 11,6% da potência propulsora da frota nacional.

Em 2017, a AML era a região do continente com o maior número de embarcações sem motor registadas (36% do total).

No referido ano, na AML registou-se o abate de 28 embarcações de pesca (32,6% do total nacional), das quais 24 foram demolidas, uma naufragou e 3 saíram (INE, 2018).

No que respeita a entradas de embarcações na frota de pesca nacional, em 2017, a AML contribuiu com 19 entradas (38,8% do total nacional) das quais 12 são novas construções. (INE, 2018).

No que se refere à distribuição por regiões em termos da capacidade entrada, observou-se que o Centro concentrou 57,2% do total (26,7% em 2016), seguido da AML com 17,8% (15,8% em 2016). Relativamente à potência propulsora entrada, a situação foi semelhante, com a região Centro a deter 38,9% (39,3% em 2016), seguida da AML com 28,1% em 2017 (22,3% em 2016) (INE, 2018).

A frota de pesca registada na AML caracteriza-se por uma prevalência de pequenas embarcações de pesca local, com capacidade de carga reduzida, que opera em áreas muito próximas da costa (sobretudo até às 6mn, alargando-se em alguns casos até às 30mn). A pesca polivalente é a prática predominante, o que permite a captura de uma grande diversidade de espécies.

O PO MAR 2020, que dá apoios que visam facilitar o estabelecimento inicial da atividade no sector da pesca por jovens pescadores, contribuindo para a aquisição da primeira embarcação de pesca, no período de março 2016 a março de 2017 só recebeu duas candidaturas a nível nacional. De referir que a taxa de execução das medidas referentes á prioridade 01 – “*Pesca sustentável*” no período de 2014 a 2017 foi de apenas 5% (INE, 2018).

Em 2017 o pescado capturado pela frota portuguesa diminuiu 5,9% em relação ao ano anterior, ascendendo a 179 437 toneladas. A redução global da captura de pescado resultou do menor volume de pesca em águas nacionais (-5,3%), bem como da menor captura em pesqueiros externos (-7,1%) (INE, 2018).

Em relação ao volume de capturas de pescado fresco ou refrigerado manteve-se a predominância das regiões do Centro e AML (com 33,2% e 20,9% respetivamente), regiões que viram reforçado o seu peso relativamente a 2016. Em termos do valor das capturas, manteve-se a relevância das regiões Centro e do Algarve, seguidas pela AML (INE, 2018).

Portugal é o país da UE onde se consome mais peixe por habitante, continuando a importação a ser superior à exportação desse produto. Em 2017, a balança comercial dos “Produtos da pesca ou relacionados com esta atividade” atingiu um défice de 1022,9 milhões de euros, o que representa um aumento de 71,3 milhões de euros face ao ano anterior (INE, 2018).

Na região da AML encontram-se 15 portos de descarga do pescado capturado, agregados em 3 portos principais.

Tabela 20 - Portos de descarga de pescado, na AML

	Porto Principal	Portos
Área Metropolitana de Lisboa	Cascais	Cascais Assenta Ericeira V. F. de Xira
	Sesimbra	Sesimbra Costa da Caparica Trafaria Fonte da Telha Barreiro Montijo Seixal Alcochete
	Setúbal	Setúbal Faralhão Gambia

Fonte: Estatísticas da Pesca 2017 (INE, 2018)

A Península de Setúbal apresenta a maior concentração de portos de descarga de pescado.

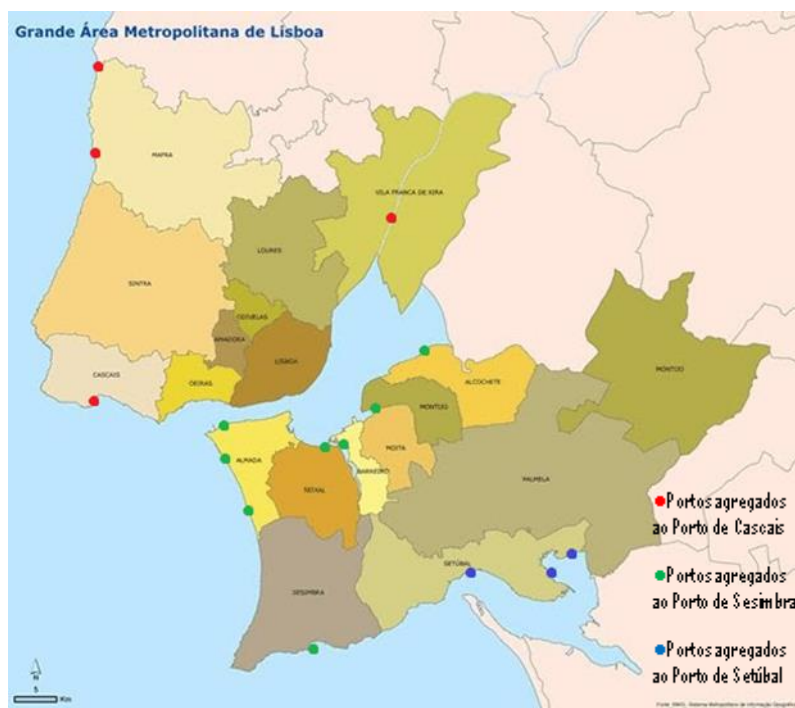


Figura 30 - Localização dos portos de descarga de pescado, na AML

Fonte: elaboração própria.

Em 2017, o volume do pescado capturado em águas nacionais pela frota de pesca registada na AML (portos de Cascais, Sesimbra e Setúbal) aumentou em relação ao ano anterior, ascendendo a 24 697 toneladas, no valor de cerca de 44 milhões de euros. O valor médio do pescado capturado foi de 1,71€/kg. O porto de Sesimbra destaca-se com 89,8% do pescado capturado. O desembarque de pescado na AML correspondeu a 21% do total nacional (DGRM, 2018).

Tabela 21 - Capturas nominais⁶¹ de pescado, principais portos na AML, em 2016 e 2017

	Área Metropolitana de Lisboa							
	Total		Cascais		Sesimbra		Setúbal	
	t	milhares de euros	t	milhares de euros	t	milhares de euros	t	milhares de euros
2016(a) (b)	24.266	45.022	61	629	19.031	25.218	883	2.745
2017	24.697	43.927	69	753	22.168	35.679	2.460	7.495
Águas salobra e doce	1	6	0	0	1	6	ə	ə
Peixes marinhos	21.308	28.963	26	145	20.597	25.985	685	284
Crustáceos	76	780	29	525	10	227	38	28
Moluscos	3.310	14.170	13	76	1.560	9.461	1.737	4.632
Animais aquáticos diversos	2	8	2	7	1	1	ə	ə
Outros produtos	0	0	0	0	0	0	0	0

Nota: (a) Peixe fresco ou refrigerado (b) Não inclui retiradas e rejeições. ə - Valor inferior a metade do módulo da unidade utilizada.

Fonte dos dados: INE, 2018

A nível da região, verifica-se a predominância da captura dos peixes marinhos (por ordem decrescente de quantidade: cavala, carapau, peixe-espada e sardinha) seguida dos moluscos (por ordem decrescente de quantidade: polvos, ameijoas, choco) (INE, 2018).

⁶¹ Captura nominal - peso vivo correspondente aproximadamente à pesca descarregada.

Em 2017, nos portos de descarga da AML, foram rejeitadas em terra 80 toneladas de pescado por impossibilidade de comercialização em lota (71t em Setúbal, 4t na Costa de Caparica, 3t na Fonte da Telha e 2t toneladas em Sesimbra) e não se registou a rejeição de nenhuma tonelada por inspeção sanitária (imprópria para consumo) (INE, 2018).

Em 2017, existiam em Portugal 16 Organizações de Produtores de Pesca (OP)⁶². Na AML estão sediadas 3 OP (a ArtesanalPesca, em Sesimbra, a Bivalmar e a Sesibal, em Setúbal) às quais estão associadas 78 embarcações licenciadas (+7,0% face a 2016) a que corresponde 11% do total de embarcações licenciadas na região. A descarga de pescado fresco ou refrigerado efetuado pelas referidas OP em portos da AML, em 2017, ascendeu a 16 085 toneladas (16 238 toneladas em 2016) a que corresponde um decréscimo de -0,9% face ao ano anterior (DGRM, 2018).

Em relação à rede de lotas da Docapesca - Portos e Lotas, S.A.⁶³, localizadas na AML, em 2017 foram transacionadas cerca de 22 223 toneladas de pescado fresco (+1,3% face a 2016). O valor total foi de 38 milhões de euros (-1,8% face a 2016). O preço médio em 2017 foi de 3,13€/kg (-0,53€/Kg relativamente a 2016), mas superior ao preço médio anual a nível nacional que foi de 2,23 €/kg.

⁶² Organização de produtores - toda a pessoa coletiva constituída por iniciativa dos produtores com o objetivo de tomar as medidas apropriadas para assegurar o exercício racional das atividades da pesca e melhorar as condições de venda da sua produção, promovendo, nomeadamente, a aplicação de planos de captura, concentração da oferta, estabilização dos preços e o incentivo dos métodos que apoiem a pesca sustentada, e que seja oficialmente reconhecida nos termos da legislação comunitária aplicável (DGRM).

⁶³ A Docapesca – Portos e Lotas, S.A. é uma empresa do Setor Empresarial do Estado, tutelada pelo Ministério do Mar que, nos termos do Decreto-Lei n.º 107/90 de 27 de março, tem a seu cargo no continente português, o serviço público da prestação de serviços de primeira venda de pescado, bem como o apoio ao sector da pesca e respetivos portos.

Tabela 22 - Volume, valor e preço médio do pescado fresco por lota, na AML, em 2016 e 2017

Lota	Ano 2016			Ano 2017		
	Volume (kg)	Valor (€)	Preço Médio (€/kg)	Volume (kg)	Valor (€)	Preço Médio (€/kg)
Cascais	48.661	508.911	10,46	57.451	622.946	10,84
Ericeira	77	347	4,50	0	0	0,00
Sesimbra	17.301.437	24.457.100	1,41	16.668.840	23.477.923	1,41
Costa da Caparica	1.192.482	4.827.105	4,05	1.754.494	4.388.072	2,50
Trafaria	429.926	2.088.725	4,86	385.008	2.502.746	6,50
Fonte da Telha	635.887	906.518	1,43	1.354.292	1.082.461	0,80
Alcochete	0	0	0,00	0	0	0,00
Setúbal	2.325.344	5.993.845	2,58	2.002.881	5.994.176	2,99
Total	21.933.814	38.782.551	3,66	22.222.966	38.068.324	3,13

Fonte dos dados: Docapesca – Porto e Lotas, S.A., 2018

Na região da AML, a lota de Sesimbra foi a que maior quantidade e valor de pescado transacionou, com cerca de 16 669 toneladas (-3,7% face a 2016), a que corresponde o valor de 24,5 milhões de euros, um decréscimo em relação ao ano anterior (-4,0%). A nível nacional, a lota de Sesimbra foi a que maior quantidade e valor de pescado transacionou, seguida pela lota de Matosinhos (Docapesca, 2018).

As lotas de Cascais e da Ericeira apresentam números relativos ao volume e valor do pescado transacionado em 2016 e 2017, bastantes inferiores ao de outras lotas da região. De salientar que em 2017 não se transacionou pescado na lota da Ericeira.

Em 2017, a Docapesca, S.A. empregava na AML 53 trabalhadores.

Cabe ainda referir as atividades conexas, a montante ou a jusante do sector da pesca, que assumem algum significado económico ao criar riqueza e emprego no território da AML (Figura 31).



Figura 31 - Atividades conexas do sector da pesca

Fonte: elaboração própria.

A atividade da pesca na AML debate-se com problemas de difícil resolução. Nos últimos anos, o número de embarcações de pesca e de pescadores tem vindo sempre a diminuir, porque a atividade não é atrativa para as novas gerações. Também a lota de Cascais tem vindo a apresentar valores baixos na quantidade de pescado descarregado podendo correr o risco de fechar.

2.1.5. Construção, manutenção e reparação naval

A indústria naval agrega dois tipos de atividades com especificidades distintas: a construção e a reparação/manutenção naval que decorrem em estaleiros de grande, média e pequena dimensão, situados em portos marítimos ou na margem de rios com fácil acesso ao mar. A construção naval é uma atividade industrial e consiste em fabricar embarcações e veículos de transporte aquático em geral, realizando-se normalmente em estaleiros de doca seca. A reparação naval tem a vertente de serviços e a conversão das embarcações.

No estudo da SAER (2009, pg. 205) pode ler-se que *“A título de definição a componente construção e reparação naval inclui atividades relacionadas com construção e manutenção de navios (desde os grandes navios para transporte de carga e passageiros e de pesca a embarcações mais pequenas para a náutica de recreio e marítimo – turísticas), de submarinos, de equipamentos marítimos do sector naval (como por exemplo, sistemas de propulsão e maquinaria, entre outros) e do sector do petróleo e gás, tais como produção de plataformas, gasodutos, equipamentos de fundos, etc.”*

A indústria naval é considerada uma *“...peça-chave para as demais indústrias do mar e, por esta razão, é uma peça-chave para uma estratégia nacional para o Oceano que tenha como principal razão de ser tirar partido das vantagens que são inerentes ao posicionamento geográfico de Portugal, bem como à nossa história e cultura marítimas.”* (COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, 2004, p. 169). O citado relatório reconhece que um dos pontos fracos da indústria naval é a fraca ligação desta com a investigação e o meio universitário em geral, o que lhe asseguraria um maior avanço tecnológico. Salienta também, como pontos fortes, o facto de Portugal ser um país com uma localização geográfica e um clima favoráveis, com uma longa tradição no sector, a existência de mão-de-obra qualificada e infraestruturas adequadas. Refere ainda a importância que esta indústria tem para a dinamização de outros sectores (como o transporte marítimo, a pesca, o turismo, a investigação...), assim como o facto de ser um setor relevante para a Marinha de Guerra e a Marinha Mercante portuguesa.

Desde os anos 70 do século XX que a indústria naval tem passado por períodos de grandes dificuldades no continente europeu. *“A indústria naval teve uma evolução nas*

últimas décadas que evidencia a sua perda de influência na indústria europeia, o que encontra justificação na alteração do mercado e da evolução dos custos, a que correspondeu a deslocação do centro de gravidade deste sector para o Oriente.” (SAER, 2009, p. 208).

A crise económica iniciada em 2008 levou a que as empresas procedessem a uma significativa reestruturação, com os estaleiros europeus a diversificarem o seu mercado para a construção de navios especializados, mais evoluídos tecnologicamente e sofisticados, com um elevado valor comercial, sobretudo os navios de passageiros que registam uma procura muito elevada. Em 2012 iniciou-se a retoma europeia (UE mais Noruega) da construção naval; em 2016, o mercado europeu registou uma diminuição de apenas 15,7 % da procura de novas construções, mas e, ao contrário, dos países asiáticos, a produção europeia subiu 38,5 % (Sea Europe, 2017).

No contexto europeu, a indústria naval portuguesa apresenta algumas mais-valias como a localização geográfica privilegiada do país e as boas condições climáticas, fator relevante para o funcionamento da atividade da construção e reparação naval. Salienta-se a posição que Portugal ocupa no setor da pesca, ao se posicionar atualmente em 4º lugar, em número de embarcações de pesca no conjunto dos Estados Membros da UE; assim como pelo facto de ao largo da costa portuguesa cruzarem as principais rotas mundiais de transporte marítimo.

Na ENM 2013-2020 considera-se que *“...o reordenamento dos estaleiros navais, com concentração de competências e especialização em segmentos inovadores de mercado, poderá inverter a situação atual da construção naval em Portugal. Na reparação e manutenção naval, a situação é mais favorável, já que Portugal continua a ser um país com relevo internacional neste setor, sobretudo através de estaleiros detentores de quotas relevantes, possuindo um dos principais estaleiros de reparação naval da Europa e o terceiro do mundo nalguns segmentos de mercado”* (GOVERNO DE PORTUGAL, 2013, p. 48). O mesmo documento, na atualização de 2015, preconiza a criação de um Centro Tecnológico da Indústria Naval cujo objetivo é o desenvolvimento de um centro especializado na capacitação tecnológica para a indústria naval.

Os armadores têm necessidade de manter as suas frotas em boas condições de manutenção e certificação, mas o baixo nível de taxas de frete que se mantem há quase uma década faz com que o valor da parcela dos seus orçamentos dedicada à manutenção dos respetivos navios seja o mais baixo possível, o que gera uma vantagem competitiva para os estaleiros de reparação naval em zonas de baixos custos. Além disso, a redução de atividade dos estaleiros de construção naval, tem levado a que procurem complementar a sua atividade recorrendo à reparação e manutenção de navios; tal facto, associado ao aumento de capacidade dos estaleiros de reparação naval, seja em número de docas, seja em dimensão das mesmas, tem vindo a aumentar a pressão competitiva sobre os estaleiros de reparação naval europeus, nomeadamente da Europa Ocidental.

A indústria naval portuguesa está sujeita aos mesmos condicionamentos e oportunidades da indústria naval europeia pelo que tem de investir mais em Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI), bem como na qualificação e especialização da mão-de-obra. A implementação dos requisitos regulamentares internacionais mais rigorosos e de alterações para aumentar a eficiência operacional e a digitalização do transporte marítimo proporcionarão novas oportunidades para conversão dos navios existentes assim como a incorporação dessas inovações em novas construções.

Ao nível da construção naval, o reordenamento dos estaleiros nacionais, com concentração de competências e especialização em segmentos inovadores de mercado, poderá aumentar a importância da indústria naval em Portugal. Na reparação e manutenção naval, a situação é mais favorável, porque o país tem relevo internacional neste sector, sobretudo através de estaleiros detentores de quotas relevantes, possuindo um dos principais estaleiros de reparação naval da Europa e o terceiro do mundo nalguns segmentos de mercado.

Segundo o INE (CSM), o agrupamento “Construção, Manutenção e Reparação naval”⁶⁴ representou em média 2,5% do VAB, 2,7% do emprego e 3,5% das remunerações, no conjunto das 9 atividades que constituem a Economia do Mar.

⁶⁴Compreende as seguintes classes de atividades económicas (CAE):

Para melhor caracterizar o agrupamento recorre-se ao “Documento de Suporte ao Acompanhamento das Políticas do Mar - Economia do Mar em Portugal – 2016” (DGPM, 2017) e aos dados estatísticos aí apresentados.

De acordo com o referido documento, no período 2006 a 2016 verifica-se que a evolução é negativa em todos os indicadores (número de empresas, número de pessoal ao serviço, volume de negócios e VAB). O número de empresas diminui em 46 (-12%), o pessoal ao serviço diminui em 2 884 (-49%), o volume de negócios diminui 59 milhões de euros (15%).

Tabela 23 - Evolução do agregado "Construção, Manutenção e Reparação Naval" (2006-2016)

Ano	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 //
Empresas (nº)	387	393	389	392	368	344	321	325	343	331	341
Pessoal ao serviço (nº)	5.877	6.059	4.714	4.339	2.895	2.690	2.704	2.755	3.018	3.263	2.993
Volume de negócios (M€)	390	452	387	303	242	199	205	224	224	299	331

//: Dado preliminar

Fonte: DGPM, 2017

Na sua grande maioria, os indicadores apresentam um acentuado decréscimo durante os anos de 2007 a 2011, sendo que desde 2012 apresentam melhorias, à exceção ao número de empresas que, no ano de 2015, reduz 12 relativamente a 2014.

No período de 2014 a 2016, verifica-se o crescimento da “Reparação e manutenção de embarcações” em 11%. Pelo contrário, regista-se um decréscimo da “Construção de embarcações e estruturas flutuantes, exceto de recreio e desporto” em 5% e da “Construção de embarcações de recreio e de desporto” em 2%.

3011- Construção de embarcações e estruturas flutuantes, exceto de recreio e desporto;

3012- Construção de embarcações de recreio e de desporto;

3315- Reparação e manutenção de embarcações.

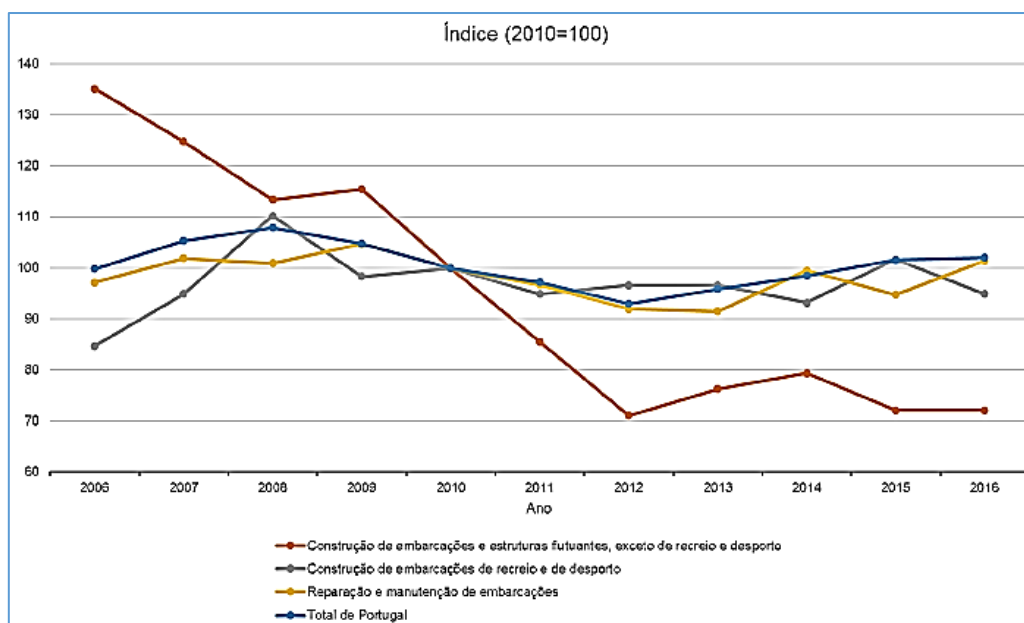


Figura 32 - Evolução do Número de Empresas do agregado Construção, Manutenção e Reparação Naval (2006-2016)

Fonte: DGPM, 2017

Em 2016, o VAB da indústria naval foi de 105 milhões de euros, o que representou 0,12% do VAB total das empresas nacionais. Desde 2011 o VAB do sector tem vindo a crescer sistematicamente, sendo a atividade da reparação manutenção naval aquela que mais contribui para esse crescimento (SOUSA, 2017).

Em relação à indústria naval na Área Metropolitana de Lisboa apresentam-se os principais estaleiros instalados no território analisando a vertente social, económica da sua atividade. Não estando disponíveis dados estatísticos referentes à atividade dos estaleiros de menor dimensão opta-se por apresentar as suas características e relevância para o setor.

Em 2016, a AML concentra 123 empresas da indústria naval, com 1 123 pessoas ao serviço e um volume de negócios que ascendeu a 161 milhões de euros. A região é a que concentra o maior número de empresas da indústria naval (36% do total nacional) sendo também a mais relevante em termos do número de pessoas ao serviço (38%) e do volume de negócios (48%) (SOUSA, 2018).

Os Grandes Estaleiros

Dois dos três principais estaleiros do país (dos dois segmentos – construção e reparação naval) encontram-se na AML que pela sua dimensão e atividade se destacam dos restantes: a “Lisnave, S.A.” e a “Arsenal do Alfeite S.A.”.

Lisnave, Estaleiros Navais, S.A.

A “Lisnave, Estaleiros Navais, S.A”. é uma sociedade anónima, constituída com capital social de 5 milhões de euros, maioritariamente detida por capitais portugueses, através da “Navivessel – Estudos e Projetos Navais, S.A.”, seguida de uma participação significativa do grupo alemão “ThyssenKrupp Marine Systems”⁶⁵ bem como com pequenas participações, quer do Estado português, quer de duas centenas de acionistas privados. O objeto social da empresa é a exploração de estaleiros navais para construção e reparação de navios, para o exercício de indústria, comércio, bem como para o desenvolvimento de atividades conexas.

O estaleiro, localizado na Península da Mitrena, em Setúbal, ocupa uma área de 1 500 000 m², dispõe de seis docas e um conjunto de oficinas e serviços que visam responder às diversas solicitações dos armadores. Esta localização geográfica está na rota de todos os navios que cruzam o Atlântico e o Mediterrâneo e desfruta de excelentes condições climáticas.

⁶⁵ “ThyssenKrupp Marine Systems” é um dos maiores grupos construtores navais europeus especializado em submarinos e navios.



Figura 33 - Vista aérea do Estaleiro da Lisnave, na Mitrena

Fonte: <http://www.lisnave.pt/index2.htm>

Os dados estatísticos apresentados no presente estudo reportam-se ao Relatório de Gestão e Contas da empresa para o ano de 2017

Segundo o referido relatório “... a Lisnave, no período que decorre desde o início do Plano de Reestruturação, segundo semestre de 1997, até ao final do presente Exercício, procedeu à reparação/manutenção de 2.391 navios, provenientes de mais de 50 países de todo o mundo, a qual se traduziu em Vendas de 2,17 mil milhões de Euros, que incluem uns muito expressivos 2,05 mil milhões, para exportação. Esta actividade permitiu assegurar, o pagamento de Salários globais equivalentes a 1.232 milhões de Euros e entregas ao Estado, em contribuições para a Segurança Social, IRS e Impostos, de cerca de 219 milhões de Euros.” (LISNAVE, S.A., 2018, p. 12).

Em 2017, houve um aumento da procura relativamente a 2016, com 478 consultas recebidas que, embora superior em 12,5% ao verificado em 2016, continua ainda inferior em 13,1%, relativamente à média verificada para o mesmo triénio de 2013/2015. As negociações destas consultas geraram 77 encomendas.

Tabela 24 - Consultas e Encomendas, no período 2013-2017

Rubricas	2017	2016	2015	2014	2013
Consultas	478	407	549	507	524
Encomendas	77	71	115	90	113

Fonte: Relatório de Contas Lisnave 2017.

Em 2017, fizeram reparação/manutenção nos estaleiros da Lisnave 78 navios, 77 dos quais em doca, um aumento de 18,2% face a 2016. O número de navios reparados quando comparado com a média de 102 navios verificada no triénio de 2013/2015 regista uma quebra de 23,5%.

Tabela 25 - Número de embarcações reparadas, no período 2013-2017

Anos	Nacional	Estrangeiro	Total	Em Doca
2017	0	78	78	77
2016	1	66	67	64
2015	1	106	107	105
2014	1	91	92	91
2013	1	106	107	103

Fonte: Lisnave - Relatório de Contas 2017.

Os navios eram provenientes de 45 clientes (39 clientes em 2016) oriundos de 21 países (17 países em 2016) sendo os mercados de maior significado, Singapura (12 navios), Grécia (10) e a Alemanha (7), não tendo sido reparado nenhum navio de bandeira portuguesa.

Alicerçada na larga experiência acumulada ao longo de décadas, a Lisnave reparou os mais variados tipos de navios, centrando-se nos seus segmentos de mercado tradicionais – navios de transporte de granéis líquidos e sólidos – constituindo estes, em número, cerca de 70% da atividade, sendo de realçar a penetração noutros segmentos de mercado, tais como o de navios porta-contentores (17% dos navios reparados).

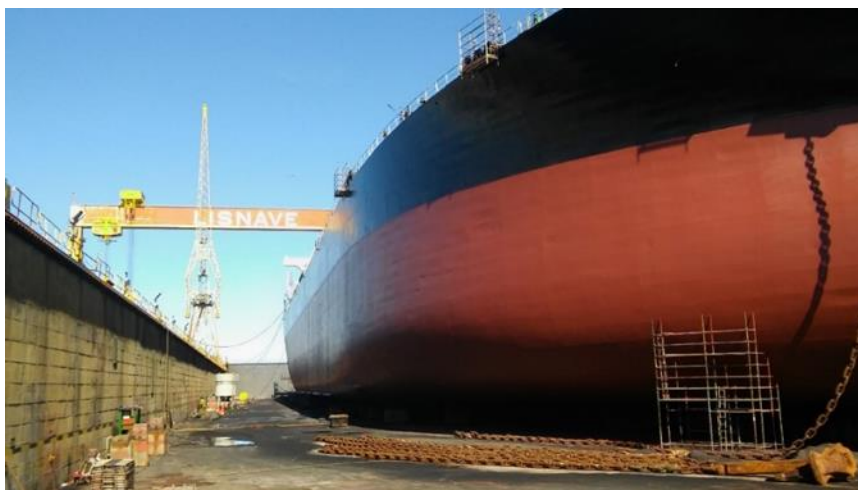


Figura 34 - Estaleiro da Lisnave, na Mitrena, em Setúbal

Fonte: o próprio.

À semelhança dos anos anteriores, o número de reparações originárias de clientes fiéis foi muito elevado, resultado do reconhecimento da qualidade do trabalho desenvolvido.

Tabela 26 - Número de Navios e Faturação, no período 2013-2017

Rubricas	2017	2016	2015	2014	2013
N.º Navios Reparados	78	67	107	92	107
Facturação Total	87,5	95,7	113,2	76,3	81,0
Facturação Média Navio	1,122	1,429	1,057	0,830	0,757

(Valores em Milhões de Euros)

Fonte: Lisnave - Relatório de Contas 2017.

A Lisnave concluiu o exercício de 2017 com um volume de Vendas de Reparação Naval de 87,5 milhões de euros, menos 8,2 milhões do que em 2016, uma queda significativa de 8,6%, apesar de um aumento de 16,4% do número de navios reparados.

A faturação média por navio, de 1,122 milhões de euros, reflete uma quebra de 21,5%, quando comparada com a média do ano anterior, sendo este resultado explicado sobretudo pelo menor número de grandes reparações realizadas em 2017, uma vez que o conteúdo de trabalho por navio em reparações de rotina se manteve ao nível do ano anterior.

A evolução destes indicadores está profundamente relacionada, com a quebra acentuada das taxas de frete, verificada a partir de 2008, na sequência da crise financeira e económica internacional, do desequilíbrio entre a oferta e a procura e do aumento da concorrência no mercado da reparação e manutenção naval. Importa também salientar o comportamento do USD em 2017, com uma forte desvalorização de cerca de 12% face ao Euro, visto que os principais clientes da Lisnave utilizam, maioritariamente, essa moeda nas suas transações.

Em 31 de Dezembro de 2017, a Lisnave contava com 252 trabalhadores (menos 4 que em 2016), com uma média de idades de 56,73 anos. A Lisnave não tem feito novas contratações de pessoal, preferindo contratar outras empresas prestadoras de serviços.

Em 2017, o montante global dos “Encargos com Pessoal”, cifrou-se em 11,7 milhões de euros. A redução na rubrica “Remunerações” é, sobretudo, resultante da saída de efetivos, verificada ao longo do ano.

Tabela 27 - Encargos com Pessoal, em 2016 e 2017

Rubricas	2017	2016
Remunerações	7.637.157	8.479.942
Trabalho Suplementar	609.018	642.560
Prémios Subsídios e Outras Remunerações	641.238	682.051
Subtotal	8.887.413	9.804.553
Encargos Sociais	2.815.294	2.584.545
Total	11.702.707	12.389.098

(Valores em Euros)

Fonte: Lisnave - Relatório de Contas 2017.

Segundo o referido Relatório de Contas 2017, a Lisnave está a retomar a sua tradição de ser uma das maiores escolas de formação profissional do país, apostando na formação ativa de jovens quadros engenheiros e operários, envolvendo várias centenas de pessoas.

Arsenal do Alfeite, S.A.

Em 2009 é constituído o Arsenal do Alfeite, S.A., uma sociedade anónima, com capital social de 32,4 milhões de euros, de capital exclusivamente público. Integra o *cluster* naval da EMPORDEF, SGPS, S.A.⁶⁶; é a sucessora do Arsenal do Alfeite da Marinha. A empresa teve na sua génese a necessidade de criação, imposta pela evolução tecnológica, de uma entidade de referência na indústria naval, a nível nacional e internacional,

O estaleiro está implantado numa área de 36 hectares, englobada na Base Naval de Lisboa, que se situa na margem Sul do rio Tejo, no concelho de Almada. Dedicar-se, à satisfação das necessidades de construção, manutenção e reparação naval da Marinha Portuguesa, de outras Marinhas da NATO e comerciais, utilizando avançadas tecnologias, nomeadamente nas áreas da eletrónica, da optrónica, do armamento, da mecânica e da eletrotecnia. Destaca-se a sua capacidade de desenvolver estudos e projetos de novas embarcações, modificações e conversões, assim como a consultadoria e prestação de serviços industriais especializados.

Para além das obras próprias, o AA realizou, durante a sua longa existência, outros trabalhos relevantes para a indústria naval e metalomecânica portuguesa, como por exemplo a manufatura de grandes estruturas: construção de blocos para superpetroleiros da Lisnave na Margueira, blocos para navios construídos em Viana do Castelo e elementos de guindastes ou de pórticos para a Setenave.



Figura 35 - Estaleiro do Arsenal do Alfeite, em Almada

Fonte: www.arsenal-alfeite.pt

⁶⁶ A EMPORDEF, SGPS, SA é a holding das indústrias de defesa portuguesas cuja atividade consiste na gestão de participações sociais detidas pelo Estado em sociedades ligadas, direta ou indiretamente, às atividades de defesa, como forma indireta de exercício de atividades económicas.

Os dados estatísticos apresentados no presente estudo reportam-se ao Relatório e Contas do “Arsenal do Alfeite, S.A.” para 2017.

O AA centrou-se na sua sustentabilidade (económica, social, ambiental) e na prossecução das obrigações de serviço público face à Marinha Portuguesa. Para tal, a empresa focou-se na estabilidade do emprego, no reforço de capacidades de reparação e manutenção naval militar estratégicas, na internacionalização e no desenvolvimento de parcerias na área da Economia do Mar com instituições públicas ou outras sem fins lucrativos.

Segundo o referido documento, o ano de 2017 foi marcado pela consolidação da ligação entre o AA e o seu principal cliente, a Marinha Portuguesa. Além disso, a empresa consolidou a internacionalização do estaleiro ao criar as condições para proceder a reparações em sistemas específicos de submarinos estrangeiros de origem alemã e ao manter a atividade de reparação naval de navios da Marinha Real marroquina. A proposta comercial no âmbito da modernização e manutenção naval apresentada em 2016 à República das Filipinas não foi objeto de qualquer evolução significativa.

A atividade de construção naval foi retomada em 2017 (as últimas construções são anteriores a 2009), tendo sido contratado à empresa a construção de duas lanchas salvas para a Autoridade Marítima Nacional (Instituto de Socorros a Náufragos) extensiva a mais duas, recorrendo a modernas tecnologias de construção em materiais compósitos.

Houve uma redução na carteira de encomendas da Marinha Portuguesa sendo que, ao nível da reparação, procedeu à modernização, revisão, manutenção e reparação de vários navios e às revisões assistidas de dois submarinos. Em complemento, existiu uma recheada carteira de encomendas inesperados (eventuais e serviços de reparação urgentes) para a Marinha Portuguesa que, por não serem planeadas, condicionaram a produtividade e a organização interna do trabalho, afetando o andamento das reparações planeadas e os respetivos prazos de execução.

Os seis principais clientes do estaleiro em 2017. Para além da Marinha Portuguesa, com 91,6% do volume de negócios há a destacar, como já referido, a Marinha Real de Marrocos com 5,7%.

A reparação naval para clientes não militares (nacionais e estrangeiros), especialmente a relativa aos privados, foi mínima no total da faturação, apesar das múltiplas obras para clientes distintos, dos quais se destaca a docagem do Navio de Investigação Noruega⁶⁷ do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I. P.).

A nível dos produtos especiais, na vertente da manutenção e produção industrial, os principais clientes foram a *Volvo Ocean Race, S.L.U.* (em virtude do estaleiro se encontrar sediado na Doca de Pedrouços, em Lisboa) e as OGMA — Indústria Aeronáutica de Portugal, SA.

No ano de 2017, o volume de negócios foi de 13 milhões de euros (-4,8% face ao ano anterior) justificado por uma diminuição do negócio de reparação naval — militar, que decresceu relativamente ao ano transato (-9,4%).

Tabela 28 - Volume de negócios, em 2016 e 2017

(Valores expressos em milhares de euros)		
	2017	2016
D1 - Reparação Naval – militar	11.955,21	12.733,53
D1 - Reparação Naval - militar internacional	796,45	542,59
D2 - Reparação Naval - não militar	102,63	74,17
D3 - Construção	0,00	93,50
D4 - Manutenção Industrial	6,71	50,73
D5 - Laboratórios	73,65	107,49
D6 - Outros	91,35	85,44
	13.026,00	13.687,46

Fonte: Relatório e Contas da Arsenal do Alfeite, S.A., relativo a 2017.

No que respeita ao pessoal ao serviço, verifica-se que, em 31 de dezembro de 2017, o AA tinha no ativo 493 trabalhadores (estando 1 trabalhador em situação de licença sem vencimento que não está contabilizado). Em 31 de dezembro de 2016, o número de trabalhadores era 507 e em 31 de dezembro de 2015 eram 500 trabalhadores.

⁶⁷ Navio de investigação com capacidade para investigação costeira e oceânica foi construído em Bergen, na Noruega, nos estaleiros Mjøllem & Karlsen. No dia 1 de setembro de 1978 foi oferecido pela Noruega a Portugal.

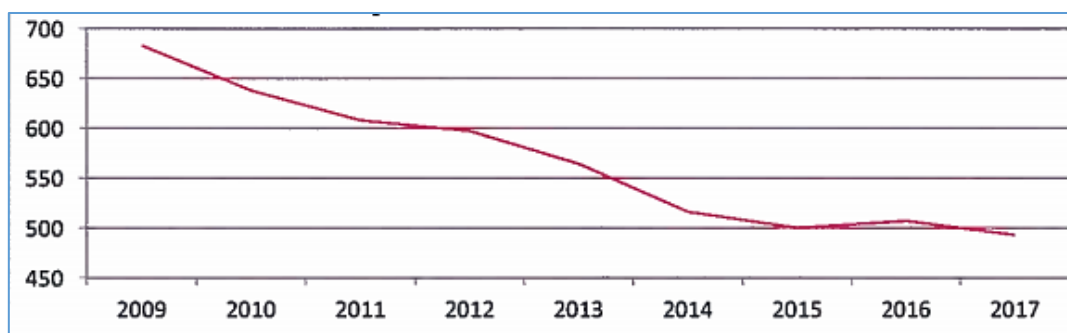


Figura 36 - Evolução do Efetivo de Pessoal (2009-2017)

Fonte: Relatório e Contas da Arsenal do Alfeite, S.A., relativo a 2017.

Em 2017, o AA voltou a uma fase de decréscimo do efetivo, com menos 16 trabalhadores do que em 2016 (ano em que o efetivo tinha aumentado). Tal facto é resultado do reduzido nível de contratações e da saída, em média, de 1,5 trabalhadores por mês.

A idade média dos trabalhadores subiu em 2017 situando-se nos 48,55 anos (47,74 anos em 2016).

À diminuição do efetivo em 2017 correspondeu uma ligeira diminuição dos encargos com remunerações permanentes que passaram para 9,9 milhões de euros (-0,8% face a 2016).

Os “Gastos com Pessoal” ascenderam a 12,6 milhões de euros evidenciando um muito ligeiro decréscimo face a 2016 (12,7 milhões de euros).

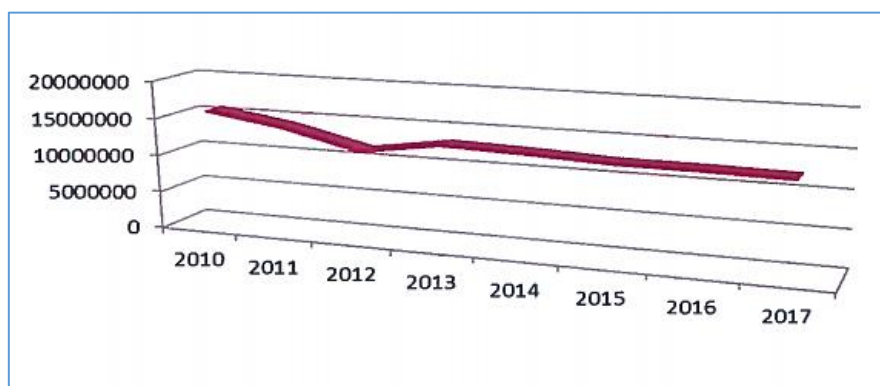


Figura 37 - Evolução de "Gastos com Pessoal" (2009-2017), em euros

Fonte: Relatório e Contas da Arsenal do Alfeite, S.A., relativo a 2017.

No que se refere à formação, o AA tem sido uma “Escola” da indústria naval e da metalomecânica nacional; é exemplo disso os trabalhadores especializados de diferentes áreas tecnológicas ali formados que ingressam nas mais diversas indústrias de toda a Área Metropolitana de Lisboa. Em 2017, vários trabalhadores tiveram formação extraordinária para capacitação submarina, na Alemanha.

A Arsenal do Alfeite (AA) tem parcerias com a Academia-Escola Naval, o Pólo de Inovação em Engenharia de Polímeros (PIEP), o Instituto de Engenharia Mecânica e Gestão Industrial (INEGI), o Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores (INESC) por forma a continuar na vanguarda do conhecimento e assim prestar serviços mais eficientes aos clientes e, em particular, à Marinha Portuguesa.

Estaleiros de Pequena e Média Dimensão

Além dos grandes estaleiros estão também instalados na AML estaleiros de menor dimensão, sobretudo no estuário do Tejo.

Apresentam-se alguns exemplos que, pela sua especificidade, se consideram relevantes para o setor.

A “Navalrocha, Sociedade de Construção e Reparação Navais, S.A.”, fundada em 1979, é uma empresa do Grupo E.T.E. (Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.) com um capital social de 500 mil euros. O estaleiro naval localiza-se no porto de Lisboa (Rocha Conde de Óbidos), ocupa uma área de 50.000 m² e aplica modernas técnicas de reparação naval, que incluem serviços de caldeiraria, mecânica, eletricidade, de docas e de segurança e ambiente, em todos os tipos de navios, dispondo para o efeito de três docas secas e cais acostáveis.

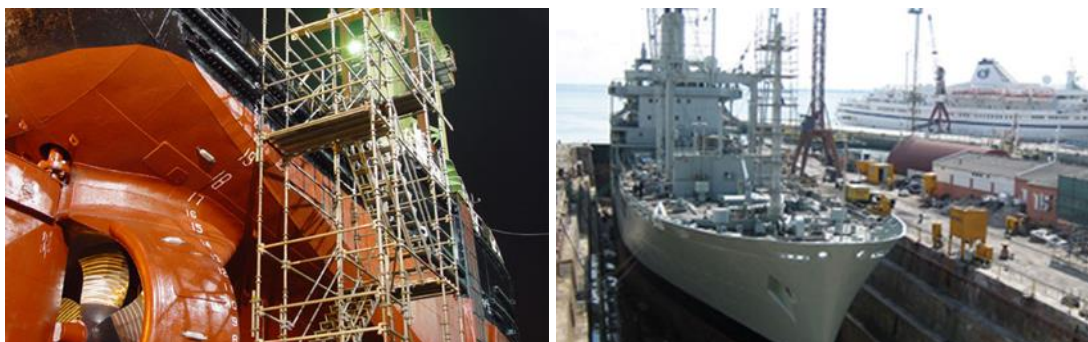


Figura 38 - Estaleiro da Navalrocha, em Lisboa

Fonte: <http://www.navalrocha.pt/>

Do mesmo grupo empresarial (E.T.E.), a “Navaltagus - Reparação E Construção Naval, S.A.” foi fundada em 2014, com capital social de 50 mil euros. O estaleiro localiza-se na margem esquerda do rio Tejo, no concelho do Seixal, ocupando uma área de 30 000 m². Em 2015 a empresa iniciou um projeto inovador, com a construção de um rebocador empurrador: a embarcação tem baixo calado, comprimento reduzido e elevada potência, o que permite operações em zonas estreitas do rio, sinuosas e com fundos baixos. O estaleiro dedica-se ainda à construção e reparação de embarcações auxiliares.



Figura 39 - Rebocador empurrador

Fonte: <http://www.ete.pt/pt/>

A “Venamar - Construções e Reparações Navais, Lda.”, situada na margem esquerda do rio Tejo, na Amora, tem capital social de 120 mil euros, sendo uma das empresas mais antigas do concelho do Seixal. Com o declínio das construções em madeira e o

assoreamento da Baía do Seixal, a família Venâncio, proprietária dos “Estaleiros Álvares Lopes Venâncio”, abriu a jusante um novo estaleiro, a “Venamar”, mais vocacionado para a reparação de navios em aço e alumínio e permitindo a docagem de unidades de maior porte. Durante a construção da Ponte Vasco da Gama, a empresa foi contratada para dar assistência à grande frota de unidades auxiliares, formada por pontões, batelões e rebocadores. Também assiste e repara as embarcações de navegação fluvial e de passageiros em aço e os grandes catamarans em alumínio de transporte de passageiros.

Nos últimos anos, a Venamar tem-se dedicado à náutica de recreio através de uma nova empresa, a Tagus Yacht Center, com capital social de 13 mil euros, que dá apoio e presta serviços de reparação e manutenção de embarcações de recreio incluindo tratamento de osmose, trabalhos em inox, polimentos, carpintaria naval, serralharia, fibra de vidro, eletricidade e eletrónica. A empresa tem acordos com associações de vela do Norte da Europa, que deram a conhecer aos seus associados as potencialidades e mais-valias da baía do Seixal, um verdadeiro porto de abrigo, com custos menores para os nautas do que, por exemplo, Lisboa. O estacionamento para embarcações em seco com uma área de 20 000 m² e 150 lugares está geralmente cheio; são na maioria nautas ingleses, alemães e franceses que ali deixam as embarcações durante o inverno, saindo com os seus barcos no verão.



Figura 40 - Estacionamento da Tagus Yacht Center, no Seixal

Fonte: o próprio.

O “Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos” existe no local desde 1947, uma época em que a construção naval era uma atividade florescente. Atualmente é o único estaleiro que, no Estuário do Tejo, se dedica exclusivamente à construção e reparação naval em madeira e onde ainda é possível construir uma embarcação de raiz, utilizando técnicas ancestrais. Em novembro de 2017 trabalhavam no estaleiro quatro carpinteiros, um calafate e um aprendiz, com uma média de idades que ronda os 65 anos.

A preservação de embarcações tradicionais exige verbas elevadas, pelo que têm de ser rentabilizadas seja por entidades públicas ou privadas. Não havendo encomendas de novas embarcações, o estaleiro tenta sobreviver tendo como principais clientes as diversas autarquias que possuem embarcações tradicionais do Tejo, reutilizando-as em atividades de lazer.

Na sequência de um protocolo celebrado entre a Câmara Municipal da Moita e o “Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos” foi criado um “Percurso Interpretativo”, de forma a conhecer este valioso legado patrimonial. O estaleiro também realiza ações de formação sobre as técnicas ancestrais utilizadas na construção e reparação naval e as pinturas de embarcações em madeira.



Figura 41 - Estaleiro de Sarilhos Pequenos

Fonte: <https://www.nauticapress.com/inauguracao-de-percurso-interpretativo-no-estaleiro-naval-de-sarilhos-pequenos/>

Além dos estaleiros acima referidos, várias marinas da AML dispõem de instalações próprias para reparação, manutenção ou estacionamento de embarcações. São os casos da Marina de Lisboa, da Marina do Parque das Nações e da Marina de Cascais.

Em relação dos dois principais estaleiros da AML, a Lisnave e o Arsenal do Alfeite, constata-se que em 2017 houve um ligeiro decréscimo em relação a 2016 nos valores dos indicadores analisados: emprego, remunerações e volume de negócios. Contudo, os dois estaleiros continuam a ser fundamentais para a economia regional e nacional ao empregar nesse ano 745 trabalhadores, tiveram “gastos com pessoal” de cerca de 24,3 milhões de euros e um volume de negócios de cerca 100,5 milhões de euros. Acresce a vital importância do AA para a defesa e segurança marítimas nacionais e como pólo de inovação tecnológica.

Não obstante as dificuldades, a indústria naval é um setor importante para a AML, porque é geradora de riqueza e de emprego, quer na própria indústria, quer numa série de indústrias complementares que produzem os equipamentos e materiais necessários à atividade, quer na dinamização de outros sectores ligados à navegação marítimo-estuarina (Figura 42).



Figura 42 - Atividades conexas do sector da indústria naval

Fonte: elaboração própria.

2.1.6. Defesa e segurança marítima

No seu conjunto, o designado espaço marítimo nacional abrange cerca de 4 milhões de km² de zonas marítimas, conferindo a Portugal o estatuto do maior Estado costeiro da União Europeia e também um dos maiores do mundo.

A aposta no desenvolvimento económico do país implica, entre outras, a existência de condições de segurança marítimas, sem as quais não é possível promover a Economia do Mar.

O projeto de extensão da plataforma continental representa um aumento da área marítima sob jurisdição nacional, o que acarreta novos desafios porque significa um acréscimo de espaço marítimo a vigiar, fiscalizar e controlar. O Estado português terá que garantir o efetivo exercício da soberania nacional no mar e a segurança marítima, nas suas mais variadas dimensões (segurança face a ações criminosas, segurança ambiental e segurança da navegação face a acidentes quer de origem humana ou decorrentes de catástrofes naturais). As atividades marítimas e o seu desenvolvimento são largamente influenciados pela segurança da navegação.

No domínio da União Europeia, a Política Marítima Integrada (PMI)⁶⁸ propôs uma rede europeia de vigilância marítima com vista a uma maior coordenação em matéria de vigilância marítima através de uma maior cooperação entre as guardas costeiras dos vários Estados Membros e outras autoridades competentes. Nesta perspetiva há duas agências europeias que contribuem ativamente para o controlo e vigilância dos espaços marítimos em diferentes vertentes: a FRONTEX⁶⁹ e a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)⁷⁰.

⁶⁸ Abordagem holística de todas as políticas da UE relacionadas com o mar baseada na ideia que através da coordenação das suas políticas, a União pode colher mais benefícios dos mares e dos oceanos com um menor impacto ambiental.

⁶⁹ Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira com sede na Polónia e que contribui para a harmonização do controlo nas fronteiras da União Europeia, facilitando a cooperação entre autoridades, assistência técnica entre outros.

⁷⁰ Agência europeia localizada em Lisboa e que presta assistência técnica e operacional com o fim de melhorar a segurança marítima e a prevenção e o combate à poluição.

Em Portugal, compete à Autoridade Marítima Nacional (AMN)⁷¹ coordenar as atividades a executar pela Marinha, pela Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), em âmbito nacional, nos espaços dominiais públicos e marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Também a Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da Guarda Nacional Republicana (GNR) garante a continuidade da observância das leis em terra e no espaço marítimo nacional até às 12 milhas.

No âmbito deste estudo de caso aborda-se qual o contributo que as atividades desenvolvidas pela Marinha Portuguesa, a DGAM e a Polícia Marítima oferecem para o desenvolvimento da AML.

Marinha

A função de defesa e segurança marítima⁷² do país é assegurada pela Marinha que, sendo um dos ramos das Forças Armadas (FA) portuguesas, participa também na economia marítima nacional, pelas funções que lhe estão inerentes, pelas ligações que estabelece a outros sectores marítimos e ainda por ser um ramo de uso direto do mar.

A Marinha assume especial importância, pela sua capacidade e versatilidade de atuação num amplo leque de tarefas, que se dividem em três funções fundamentais:

- Defesa militar e apoio à política externa;
- Segurança e autoridade do Estado;
- Desenvolvimento económico, científico e cultural.

Para que a Marinha possa cumprir a sua missão é indispensável a existência de meios adequados, apoiados por um sistema logístico com vista à sua sustentação.

⁷¹ Criada pelo Decreto-Lei nº 43/2002, de 2 de março.

⁷² Conjunto de atividades que visam salvaguardar a vida humana, garantir a segurança dos navios, embarcações e carga, proteger o ambiente marinho, proteger a economia marítima e os recursos sociais e económicos dos quais as comunidades dependem.

As duas Bases da Marinha Portuguesa localizam-se na Área Metropolitana de Lisboa: a Base Naval de Lisboa (BNL) e a Base de Fuzileiros (BF).

A Base Naval de Lisboa (BNL) abrange, na margem sul do rio Tejo, um complexo de infraestruturas portuárias, instalações e serviços no Alfeite, em Almada e na margem norte do rio Tejo, em Lisboa, abrange as infraestruturas portuárias da Doca da Marinha. A missão da BNL é prestar apoio logístico aos navios militares atracados, amarrados e fundeados na Base, no estuário do Tejo e na Arsenal do Alfeite, S.A. e, se necessário, a outras unidades e entidades, nomeadamente nos domínios da limitação de avarias, do fornecimento de água, da energia elétrica, das comunicações, dos combustíveis, de alimentação, de alojamento, de limpeza e recolha de resíduos, de assistência oficial, etc., bem como apoiar a manobra das unidades navais.



Figura 43 - Base Naval de Lisboa, no Alfeite

Fonte: https://www.marinha.pt/pt/os_meios/bases

Para cumprir a sua missão, a Marinha Portuguesa possui atualmente os seguintes navios: 2 submarinos, 5 fragatas, 1 reabastecedor, 3 corvetas, 3 patrulhas oceânicas, 5 navios patrulhas, 10 lanchas, 4 navios hidrográficos e 4 veleiros.

Segundo dados da APL, em 2017 atracaram/fundearam no estuário do Tejo 43 navios de guerra.



Figura 44 - Navio reabastecedor da Marinha, no estuário do Tejo

Fonte: o próprio.

A Marinha é um sector que participa na economia marítima nacional de um modo geral e na economia da AML de um modo particular. De facto, assegura postos de trabalho em terra e no mar e origina um relevante volume de despesas e de investimentos, entre outros aspetos.

A Marinha contribui diretamente para a economia nacional ao dinamizar os sectores da construção e da reparação naval (através de encomendas de construção, conversão e modernização da sua frota aos estaleiros nacionais, nomeadamente na AML, à Arsenal do Alfeite). O contributo indireto para a economia do país é feito através da função de segurança que exerce nos espaços marítimos nacionais, requisito essencial para desenvolvimento das diversas atividades económicas que os utilizam, como os transportes marítimos, a pesca e o turismo náutico.

A Marinha desenvolve atividade científica, através do Instituto Hidrográfico (IH) e do Centro de Investigação Naval (CINAV). Em 2015, o CINAV esteve envolvido, com diferentes graus de participação, em 123 projetos de investigação. No que respeita à produção científica foram elaborados 232 artigos científicos para publicações em revistas científicas, para conferências, capítulos de livro e livros em editora nacional, etc.

(MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, 2017). Através do Instituto Hidrográfico (IH), a Marinha desenvolve atividades de investigação e desenvolvimento tecnológico, relacionadas com as ciências e técnicas do mar, com o objetivo da sua aplicação na área militar designadamente nas áreas da hidrografia, da cartografia hidrográfica, da segurança da navegação, da oceanografia e da proteção e preservação do meio marinho e assim contribuir para o desenvolvimento económico do país. O projeto da Extensão da Plataforma Continental foi realizado com o apoio dos navios da Marinha.

“A vocação da Marinha para as áreas de investigação e desenvolvimento traduz-se desde logo no facto de ter estado na base da criação da Empresa de Serviços e Desenvolvimento de Software (EDISOFT) e da Empresa de Investigação e Desenvolvimento Eletrónico (EID), hoje empresas nucleares do universo da EMPORDEF. Esta “holding” pública de indústrias de defesa portuguesa engloba: as OGMA – Indústria Aeronáutica de Portugal, a IDD – Indústria de Desmilitarização e Defesa, a DEFAERLOC – Locação de Aeronaves Militares, DEFLOC – Locação de Equipamentos de Defesa e as unidades que prestam apoio de reparação e construção naval, a NAVALROCHA – Sociedade de Construções e Reparação Navais e o Arsenal do Alfeite” (LUÍS, 2015, pp. 50-51). Salienta-se que todas estas empresas se localizam na Área Metropolitana de Lisboa.

Não foi possível obter os dados relativamente às ações efetuadas pela Marinha só na AML, pelo que se apresentam os dados nacionais disponíveis referentes ao ano de 2015.

Em 2015, a Marinha realizou 2 715 ações de fiscalização, das quais 1 859 de fiscalização de atividades de pesca, 746 efetuadas a embarcações de recreio/marítimo-turísticas e 109 de fiscalização a embarcações de artes caladas, tendo sido detetadas no total 725 infrações (MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, 2017).

Em 2015, as despesas da Marinha para concretizar as missões da sua competência traduziram-se em cerca de 50 milhões de euros. A missão com maior despesa foi a Autoridade Marítima com 30,8 % da despesa total seguida da Segurança Marítima com 18,9%.

Grande parte da despesa da Marinha, em 2015, foi aplicada na rubrica “Operação e Manutenção” que inclui a aquisição de bens e serviços correntes, transferências e outras

despesas correntes, representando 57,7% da despesa global, seguindo-se as despesas com Pessoal com 38,1%. O Investimento é a rubrica que menor importância tem no total de despesas da Marinha (4,2%) (MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, 2017).

No que se refere ao quadro de pessoal, existem três categorias: pessoal militar, pessoal militarizado e pessoal civil. Em 2015, as três categorias totalizavam 23 458 pessoas, sendo que 17 165 eram militares (ativos, incluindo contratados e voluntários, na reserva e na reforma) que corresponde a 73,1% do total. O pessoal civil representava, nesse ano, 22,5% do total com 5 266 efetivos e o militarizado apenas 4,4% com 1027 efetivos (MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, 2017).

Em atividade estavam 8 052 trabalhadores dos quais 3 737 eram provenientes da AML que correspondem a 46,4% do total do pessoal ativo.

As despesas com pessoal, em 2015, foram cerca de 348 milhões de euros.

Relativamente à instrução e formação da Marinha é realizada na Escola Naval (EN), nas escolas e centros de formação do Sistema de Formação Profissional da Marinha, e que se localizam na AML.

Tabela 29 - Estabelecimentos de Ensino e Formação da Marinha

Marinha	
Escola Naval (Alfeite)	Escola de Fuzileiros (Vale do Zebro)
Escola Superior de Tecnologias Navais (Alfeite)	Escola de Submarinos (Alfeite)
Escola de Tecnologias Navais	Escola de Mergulhadores (Alfeite)
Departamento de Operações	Escola de Hidrografia e Oceanografia (Lisboa)
Departamento de Armas e Eletrónica	Escola de Faroleiros (Paço de Arcos)
Departamento de Propulsão e Energia	Centro de Educação Física da Armada (Alfeite)
Departamento de Limitação de Avarias	Centro de Instrução de Tática Naval (Alfeite)
Departamento de Administração e Logística	Centro de Instrução de Helicópteros (Montijo)
Departamento de Comunicações e Sistemas de Informação	Centro de Instrução da Polícia dos Estabelecimentos de Marinha (Alfeite)
Departamento de Formação em Tecnologias de Educação	Centro Naval de Ensino à Distância (Lisboa)
Departamento de Formação Geral	Escola de Autoridade Marítima (Lisboa) (b)

Fonte: Ministério da Defesa Nacional, 2017.

No ano escolar 2014/2015 foram admitidos 4 197 alunos nos Estabelecimentos de Ensino da Marinha. O número de alunos admitidos tem vindo a decrescer desde o ano escolar 2009/2010 (MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, 2017).

Direção-Geral da Autoridade Marítima

A DGAM integra os Departamentos Marítimos, as Capitánias dos Portos e suas Delegações Marítimas, a Direção de Combate à Poluição do Mar⁷³, o Instituto de Socorros a Náufragos, a Direção de Faróis e a Escola da Autoridade Marítima. Nas suas áreas de atuação incluem-se: a proteção civil, o combate à poluição, a segurança das embarcações, a segurança da navegação, a proteção do transporte marítimo e dos portos e o salvamento marítimo. Para concretizar a sua missão e executar as competências que estão conferidas aos seus órgãos regionais e locais, a DGAM tem o apoio da Marinha em termos de recursos humanos e materiais.

Os órgãos locais da DGAM, considerados como fundamentais da AMN, até pela maior proximidade à realidade regional/local, são as Capitánias dos Portos⁷⁴. Na AML encontram-se a Capitania do Porto de Cascais, a Capitania do Porto de Lisboa e a Capitania do Porto de Setúbal. Dependentes destas capitánias, existem delegações marítimas que exercem a função de autoridade e repartição marítima em portos secundários, como são os casos da Ericeira, da Trafaria, do Barreiro, de Vila Franca de Xira e de Sesimbra.

Na AML, o dispositivo de Salvamento Marítimo do Instituto de Socorros a Náufragos é constituído por 4 Estações de Salva-vidas (ESV): Cascais, Sesimbra, Ericeira e em Lisboa.

⁷³ A AMN concretiza esta tarefa através do Plano Mar Limpo “Plano de Emergência para o Combate à Poluição das Águas Marinhas, Portos, Estuários e Trechos Navegáveis dos Rios, por Hidrocarbonetos e Outras Substâncias Perigosas” contando com a informação recebida por qualquer entidade que detetem um episódio de poluição no mar (AMN).

⁷⁴ Conservatórias de registo patrimonial marítimo, que servem as comunidades piscatórias, a navegação de comércio, a náutica de recreio e as atividades marítimo-turísticas. Compete-lhes a prática de atos administrativos específicos deste tipo de utentes, nomeadamente a emissão de licenças e de certidões, o registo de embarcações e os vistos em documentos (AMN).

Polícia Marítima

A Polícia Marítima é uma força policial composta por militares da Marinha e agentes militarizados que garante o cumprimento das leis e regulamentos integrantes do Domínio Público Marítimo (DPM), à qual cabe a fiscalização dos portos, das zonas balneares, bem como as águas interiores sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional e dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional (AMN, 2018). A sua atividade inclui fiscalização em embarcações e navios, controlo de imigração, realização de atos de inquérito a sinistros marítimos, fiscalizar o cumprimento do estabelecido quanto a dragagens, fiscalizar as atividades náutico-desportivas e marítimo-turísticas, etc.).

Na AML localiza-se o Comando-Geral e os Comandos Locais da Polícia Marítima de Cascais, de Lisboa e de Setúbal. Encontram-se também Postos da Polícia Marítima na Ericeira, na Costa da Caparica e em Sesimbra.

Não foi possível obter dados referentes à atividade da Polícia Marítima na AML, pelo que se apresenta os dados a nível nacional e que comprovam a importância da sua atividade em 2017: 105 938 missões de vigilância/fiscalização, das quais 46 592 na área portuária, 9 548 no âmbito da pesca, 5 346 no âmbito da náutica de recreio, 7 771 a navios e embarcações, 33 382 no domínio público e 3 297 noutros âmbitos (AMN, 2017).

2.2. Impacto ambiental

Com a elaboração do *Livro Verde da Futura Política Marítima Europeia*⁷⁵, surgiu a proposta de uma diretiva para a proteção do meio marinho e extensão da Rede Natura 2000 neste meio. A aplicação da *Diretiva Quadro da Água*⁷⁶ pelo terceiro pacote de segurança marítima (ERIKA III⁷⁷) e da Política Comum de Pescas são também programas de política a considerar.

Os estuários e as águas costeiras estão ameaçados por atividades humanas intensas e continuamente crescentes.

As águas costeiras da AML e os estuários do Tejo e do Sado albergam uma variedade de habitats de elevada produtividade e riqueza taxonómica que constituem importantes locais de abrigo, alimentação e reprodução de numerosas comunidades biológicas. Mas, simultaneamente, estas áreas são essenciais para o desenvolvimento da região pelos usos e atividades que suportam.

Há, portanto, que conciliar a preservação do ambiente e o desenvolvimento socioeconómico da AML pelo que importa conhecer o impacto ambiental que a navegação e as atividades a ela ligadas provocam nas águas costeiras, nos estuários, no território e na atmosfera; assim como quais as medidas que estão a ser implementadas para reduzir o referido impacto.

Quanto aos indicadores ambientais (emissão de poluentes, por exemplo) não se encontram dados quantitativos suficientes, por serem raros os estudos sobre o impacto ambiental da navegação na AML.

⁷⁵ Publicado em 2006 pela CE, tem como objetivo o desenvolvimento sustentável através da reconciliação das dimensões económica, social e ambiental da exploração dos recursos dos mares e dos oceanos.

⁷⁶ Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, é o principal instrumento da Política da União Europeia relativa à água, estabelecendo um quadro de ação comunitária para a proteção das águas de superfície interiores, das águas de transição, das águas costeiras e das águas subterrâneas. Foi transposta para o direito nacional através da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada e republicada pelo Decreto-Lei n.º 130/2012, de 22 de junho.

⁷⁷ O ERIKA III é um pacote legislativo da UE com o objetivo de prevenir acidentes no mar e melhorar os regulamentos disponíveis para gerir as consequências dos acidentes, caso ocorram.

Contudo é possível identificar, de forma genérica, os efeitos dos impactos de cada atividade ligada à navegação e cuja soma acarreta algum risco para as populações e o território. Seguidamente apresentam-se alguns dos referidos impactos.

Lixo Marinho

De uma forma genérica pode-se definir lixo marinho como o conjunto de materiais sólidos de origem antropogénica que são introduzidos no ambiente marinho, podendo advir de atividades desenvolvidas tanto em meio marinho como terrestre.

A densidade, a composição e o tipo de lixo marinho varia consoante a localização, mas pode causar danos em organismos marinhos e até a destruição de habitats. A nível local e regional verifica-se uma prevalência do lixo marinho proveniente do setor marítimo, sobretudo da pesca, das embarcações de náutica de recreio e atividades marítimo-turísticas e da navegação comercial.

Tabela 30 – Principais atividades geradoras de lixo marinho e materiais descartados

Atividades	Materiais descartados
Pesca Comercial	Bidões de plástico, linhas de pesca, luvas de borracha, boias, cordas, redes, caixas de peixe, potes de apanha de polvo, resíduos de cozinha das embarcações de pesca, etc.
Náutica de recreio e atividades marítimo-turísticas	Embalagens em plástico e metálicas de refrigerantes, embalagens de vidro, embalagens de aperitivos, etc.
Navegação comercial⁷⁸	Embalagens industriais, paletes de madeira, tambores de óleo, lâmpadas, etc.

Fonte: PSOEM, 2018

Os impactos provocados pela presença de linhas de palangre, redes e outros materiais da pesca pode provocar danos nos habitats, mas desconhece-se em que medida constitui ameaça à conservação das espécies.

⁷⁸ Incluem-se todos os itens que foram gerados em qualquer tipo de embarcação de recreio, barcos de pesca, navios de cruzeiro, ferries, etc.



Figura 45 - Lixo proveniente da atividade da pesca, na Trafaria

Fonte: o próprio

Ruído

O ruído acústico submarino que engloba todo o ruído antropogénico pode dividir-se em dois tipos: o ruído impulsivo (curta duração e alta, média ou baixa frequência) e o ruído de fundo (de longa duração).

O ruído impulsivo pode ser causado pela extração de areias e dragagens que são necessárias para assegurar as condições de navegabilidade e acessibilidade a portos de pesca, comerciais, marinas, cais de acostagem ou outras infraestruturas de apoio à navegação. Pode constituir um fator de perturbação de organismos marinhos nomeadamente golfinhos-roazes do Sado porque estes animais utilizam o som para alimentação, comunicação, reprodução e navegação.

Já o ruído de fundo é na maior parte originário de embarcações de pesca, de transporte, etc., pode alterar o comportamento. O aumento do volume de tráfego marítimo e da velocidade das embarcações traduz-se num aumento do ruído de fundo, que se acredita ter contribuído para alteração da rota e dos habitats tradicionais de muitas espécies. Em relação aos golfinhos que habitam o estuário do Sado *“se as embarcações se aproximarem a menos de 300m dos roazes, estes alteram o seu comportamento, orientação de deslocação, composição e estrutura espacial dos grupos, aumentam a*

duração dos mergulhos e a frequência de golpes caudais, podendo levar a certos impactos na população” (FERREIRA, 2012, p. 26).

É importante a realização de estudos sobre o ruído submarino produzido pela navegação nas águas costeiras da AML e nos dois estuários.

Espécies não indígenas

A navegação é o principal fator de introdução de espécies marinhas não indígenas⁷⁹, sobretudo em zonas costeiras, em localizações distantes da sua origem, através de organismos incrustados no casco das embarcações mas sobretudo através das águas de lastro⁸⁰. As águas de lastro referem-se às águas coletadas nos portos, estuários, baías e oceanos que se destinam a facilitar a tarefa de carga e descarga do navio. Quando um navio é descarregado, a água é recolhida nos seus tanques dando-lhe estabilidade, eficiência operacional e integridade estrutural. Quando um navio é carregado, a água é largada no mar. Esta é uma operação imprescindível para a segurança do navio e não existe outra alternativa praticável.

O lixo marinho, em particular os detritos flutuantes, é também um vetor de introdução e dispersão de certas espécies não indígenas.

A introdução de espécies invasivas é reconhecida como uma das principais ameaças à biodiversidade (e, em particular, no ambiente marinho) sendo a 2ª causa de perda de biodiversidade, unicamente superada pelas perdas diretas devidas à destruição de habitats, causa impactos ambientais, económicos e sociais graves, quer localmente quer a nível regional, nacional e internacional.

Impactos ecológicos quando os organismos residentes são afetados e/ou os processos ecológicos são modificados pelas espécies não indígenas. As estimativas apontam para a introdução de uma espécie invasora num novo ambiente, em alguma parte do mundo, a cada nove semanas (OMI, 2001).

⁷⁹ Também designadas exóticas ou invasoras.

⁸⁰ Lastro é definido como sendo qualquer volume sólido ou líquido colocado num navio, com a finalidade para manter a sua estabilidade, o equilíbrio e a integridade estrutural dos navios quando viaja sem carga.

As espécies invasoras causam impactos económicos quando eliminam as espécies residentes com valor comercial afetando a indústria pesqueira, quando causam danos nas indústrias costeiras (infiltrando-se nas condutas, entupindo os filtros e bombas) e quando causam danos na saúde pública. Outro impacto económico relevante está relacionado com os custos para eliminar a espécie do local afetado e recolocar a espécie que residia anteriormente. Impactos na saúde humana quando as águas de lastro descarregadas contêm organismos tóxicos e patogénicos causando doenças e nalguns casos, a morte (MOREIRA, 2007).

A situação é de tal modo preocupante a nível mundial que foi alvo de Acordos Internacionais⁸¹, adotados pela Organização Marítima Internacional (OMI)⁸² em 2004.

Portugal é parte contratante de diversos acordos internacionais que obrigam à fiscalização, ao controlo e à erradicação das espécies já introduzidas. À semelhança de outros países europeus, a observação de espécies exóticas nos estuários e zonas costeiras portuguesas tem vindo, gradualmente, a ser referenciada, não existindo, contudo, registos sistematizados ou bases de dados.

Como já tínhamos referido, a AML encontra-se numa região onde existe grande intensidade de tráfego marítimo fazendo parte das rotas entre a Europa-África, Mediterrâneo-Atlântico e Atlântico Leste e Oeste. Os portos de Lisboa e de Setúbal recebem anualmente centenas de navios de diversos tipos e provenientes de variadas origens. Também as marinas e docas de recreio da região recebem dezenas de embarcações estrangeiras. Logo, a costa da AML e os estuários do Tejo e do Sado são áreas propensas ao aparecimento e à fixação de espécies não indígenas.

“O projeto INSPECT⁸³ estudou a ocorrência de espécies exóticas marinhas em estuários e zonas costeiras portuguesas, nomeadamente fitoplâncton, zooplâncton, macroalgas e

⁸¹ Por exemplo a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios

⁸² Agência especializada das Nações Unidas responsável pela regulamentação internacional relativa à segurança dos navios e à prevenção da poluição marinha.

⁸³ O projeto *INSPECT*, iniciado em 2008, teve uma abrangência nacional e incidiu sobre diferentes grupos taxonómicos, nomeadamente fito e zooplâncton, macroalgas e invertebrados (excluindo grupos como as macrófitas e peixes). Foram realizadas amostragens em diferentes sistemas estuarinos e costeiros, nomeadamente os estuários do Tejo, Sado e Mira, diversas marinas ao longo de todo o território nacional e as áreas portuárias de Lisboa, Sines e Ponta Delgada e respetivas zonas adjacentes, assim como em

invertebrados, bem como a existência de condições ambientais favoráveis à fixação de potenciais invasoras. Em resultado, foram identificadas 68 espécies exóticas na subdivisão do Continente (Chainho et al., 2015), registadas maioritariamente nas últimas três décadas, instaladas predominantemente nas zonas costeiras, com destaque para a costa sul da subdivisão do Continente e para as regiões dos estuários dos rios Tejo e Sado, ria de Aveiro e Lagoa de Santo André.” (PSOEM, 2018, p. 169). Segundo o referido estudo, no estuário do Tejo foram registadas 17 espécies exóticas.

Segundo os resultados do *INSPECT* o tráfego marítimo é apontado como o potencial vetor de introdução, com 32% das espécies introduzidas através de águas de lastro e 33% através de incrustação em cascos de embarcações. Os barcos de recreio são também uma via de introdução relevante, uma vez que o estudo das comunidades de macroalgas das marinas de Lisboa e Oeiras e das zonas costeiras adjacentes mostrou uma representatividade muito maior de espécies exóticas nas marinas do que nos portos.

As preocupações relativamente às águas de lastro demonstradas pelas entidades gestoras dos Portos passam essencialmente pela elaboração das medidas contempladas nas respetivas Normas de Segurança. Os Portos assumem que os navios já fizeram a troca em alto mar e à chegada as águas que trazem são descarregadas livremente. Não existem registos das quantidades libertadas nem nenhum controlo sobre a origem das águas deslastradas. Só em caso de dúvida é que são pedidas análises atrasando o navio provocando aumento acentuado de custos de operação. Será necessário acautelar esta situação até porque os portos de Lisboa e de Setúbal estão localizados em áreas protegidas, a nível nacional e internacional.

Acidentes Marinhos

O aumento do tráfego marítimo-estuarino pode potenciar a ocorrência de acidentes (encalhes, afundamentos, explosões, rombos, colisões e derrames) e de focos de

tanques de lastro de nove navios selecionados nos portos mencionados (<http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/patrinatur/especies/n-indig/inspect>).

poluição, nas águas costeiras ou nos estuários do Tejo e do Sado, colocando em risco os habitats e os ecossistemas e até a população da AML.

Os impactos resultantes de um incidente ou acidente no meio marinho são muito variáveis e dependem dos tipos de matérias perigosas envolvidas, da sua composição, das condições atmosféricas e da localização. Pode-se destacar como fontes de risco mais significativas, as descargas de água oleosas de porões, de lavagem de tanques de carga e de lastro de petroleiros e outros navios, no mar e nos portos, os derrames em operações de trasfega de hidrocarbonetos entre navios e através de barças, e a precipitação de hidrocarbonetos que se tenham evaporado para a atmosfera.

Relembra-se o caso recente do navio Betanzos com bandeira espanhola que tinha saído do terminal do Beato e encalhou junto ao Bugio, na foz do rio Tejo. Segundo o comandante da Capitania do Porto de Lisboa (Agência Lusa, 2018) não havia qualquer perigo por a carga ser areia. O perigo foi o facto de o navio não ter sido removido durante dias o que elevou o risco de derrame de 130 t de combustível e 20 t de resíduos oleosos que se derramados provocariam uma catástrofe ambiental para as praias da região da grande Lisboa.

Poluição do ar

O transporte marítimo tem impacto no clima mundial e na qualidade do ar, enquanto fonte de poluição atmosférica através da emissão pelos navios, de gases de efeito de estufa⁸⁴ incluindo o dióxido de carbono (CO₂) e pela emissão de poluentes, como óxidos de azoto (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x), metano (CH₄), partículas e carbono preto. Os navios são, portanto, uma fonte significativa de poluição do ar para as áreas costeiras e cidades portuárias.

“O transporte marítimo é a forma mais eficiente de transporte sendo, de facto, menos intensivo em carbono de que os outros meios disponíveis. No entanto, assumindo-se como eixo central da economia global de hoje, esta indústria produz mais de um bilhão de toneladas de emissões por ano” (SARDINHA, 2013, p. 4).

⁸⁴ Resultam da queima direta de combustíveis fósseis como o gasóleo e a gasolina.

Segundo estudos referidos pela ZERO⁸⁵, a poluição atmosférica associada à navegação internacional contribui para cerca de 50 mil mortes prematuras por ano na Europa, com um custo anual para a sociedade de mais de 58 mil milhões de euros. (Agência Lusa, 2018).

Considerando o tráfego marítimo, verifica-se que em 2017 passaram pelos portos da AML 4135 navios, sobretudo de mercadorias e de cruzeiro, o que corresponde a uma média de 11 navios por dia.

Não é, portanto, de estranhar uma preocupação crescente com as elevadas emissões de enxofre, azoto e principalmente partículas, muitas delas de maior toxicidade por serem ultrafinas, que afetam as cidades portuárias e a região envolvente. A poluição provocada pelo crescente movimento de navios de cruzeiro no porto de Lisboa é um dos casos que importa estudar.

Do que conseguimos apurar, o porto de Setúbal está integrado no Projeto Green Award⁸⁶, desde 2005, pelo que privilegia os navios com elevados padrões de segurança e eficiência ambiental. Quanto à APL mantém parcerias com universidades no sentido de colaborar, participar e apoiar projetos de investigação científica que procurem estudar e/ou minimizar os impactos decorrentes da atividade portuária ou de outras em área de jurisdição portuária.

O impacto ambiental das emissões de gases das embarcações de recreio é considerado insignificante, porque o tráfego nas águas costeiras e nos dois estuários é reduzido.

Cabe por fim referir que, apesar das embarcações de transportes fluviais de passageiros contribuírem para a emissão de gases com efeito de estufa decorrentes da sua atividade, as empresas que operam na AML, constituem mais uma alternativa ao transporte individual rodoviário além de que permitem o transporte gratuito de bicicletas em toda a frota e em todas as ligações, medida que promove esta alternativa de transporte, e

⁸⁵ Associação Sistema Terrestre Sustentável, ONG criada em 2015, do interesse comum de cerca de uma centena de pessoas pela concretização do desenvolvimento sustentável em Portugal.

⁸⁶ Este projeto tem como base a atribuição do certificado *Green Award*, por uma organização internacional independente, sediada em Roterdão, a navios que garantam elevados padrões de segurança e ambiente e, complementarmente, a atribuição de facilidades portuárias a navios com esta garantia.

assim contribuem para a melhoria da mobilidade entre margens dos rios e consequentemente para a sustentabilidade ambiental da região.

Impacto da construção e reparação naval

As atividades de construção e reparação naval representam uma fonte significativa de potencial contaminação devido à sua localização nas proximidades de massas de água de grandes dimensões e aos processos e materiais utilizados.

As principais fontes de poluição do ar e da água num estaleiro naval prendem-se com as operações de remoção de revestimentos e/ou pintura dos cascos dos navios. Estas atividades podem gerar quantidades significativas de materiais perigosos e de resíduos sólidos.

Outras operações potencialmente poluentes realizadas nos estaleiros relacionam-se com a manutenção dos motores, o abastecimento de combustível, a bombagem das águas do porão dos navios e a limpeza dos tanques dos navios.

As principais matérias primas potencialmente poluentes na indústria naval são: granalha, solventes desgordurantes, óleos de corte, combustíveis, PCBs e amianto. As restantes matérias primas, não poluentes, incluem aço e água.

Podemos afirmar que tanto a Lisnave, SA como o Arsenal do Alfeite contribuem ativamente para a proteção dos oceanos, através da sua atividade de manutenção e reparação de navios.

Na vertente ambiental, segundo a Lisnave, SA, no estaleiro são utilizadas as melhores técnicas atualmente disponíveis no tratamento de superfície com utilização de solventes orgânicos, destacando-se a eficiência das estações de tratamento de águas residuais, domésticas e industriais, responsáveis pelo tratamento de todos os efluentes gerados na instalação, incluindo os provenientes das docas.

Na perspetiva da economia circular, em 2017, mais de 85 % dos resíduos teve como destino a reciclagem ou a valorização, sendo o encaminhamento da granalha batida para a indústria cimenteira nacional um dos exemplos relevantes. No que concerne à redução

da pegada ecológica, nomeadamente através da redução das emissões de CO₂, a Lisnave tem seguido as medidas definidas no seu Sistema de Gestão de Energia.

Na vertente da requalificação ambiental, o AA desenvolveu as ações necessárias para transformar em definitivo o licenciamento industrial e ambiental provisório, obtido em 2016, em definitivo até 2019. A construção de uma Estação de Tratamento de Águas Residuais Industriais (ETAM), a contenção dos efluentes nas docas e planos inclinados (para garantir a recolha e posterior encaminhamento para tratamento de águas residuais) e o devido controlo das descargas de emissões gasosas através do alteamento de várias chaminés são prova desse objetivo.

Tanto a APL e como a APSS afirmam garantir a fiscalização e controlo do desempenho ambiental das atividades dos estaleiros nas áreas sobre a sua jurisdição.

Os trabalhos de reparação de embarcações fora dos estaleiros ou de embarcações de recreio, desde que não impliquem trabalhos a bordo, estão sujeitos a apreciação e autorização da Direção de Segurança e Ambiente.

Impacto da náutica de recreio

A náutica de recreio tem igualmente consequências para o ambiente e é necessário gerir e reduzir o seu impacto ecológico. A geração de resíduos e efluentes em marinas e docas de recreio pode provocar um impacto ambiental de elevada importância e dimensão, através da acumulação de detritos de todas as espécies no solo e na água, tais como restos de alimentos, filtros de cigarro, papel, copos e garrafas plásticas, latas, trapos, madeira, vidros, metais, óleos e filtros usados, etc.

Caso estes resíduos não sejam devidamente acondicionados podem atingir o corpo de água. Além disso a ausência de sistemas adequados para controlo e fiscalização, disposição e coleta de lixo permite o aparecimento de objetos boiando à deriva na água comprometendo a estética da paisagem e muitas vezes a própria segurança da navegação.

Marinas e estaleiros fluviais podem gerar efluentes e resíduos líquidos devido a acidentes envolvendo a movimentação de combustíveis transportados em embalagens

individuais (bidons, frascos, garrafas e outros) perdas oriundas de derramamentos e vazamentos nas operações de abastecimento de combustíveis e devido a drenagem superficial de pátios e áreas descobertas.

O Programa Bandeira Azul⁸⁷ atribuiu, em 2018, o galardão à Doca de Belém e ao Porto de Recreio de Oeiras.

O impacto ambiental da navegação de recreio depende em grande parte do comportamento dos nautas que devem seguir códigos de conduta ambiental, de que é exemplo o da Marina do Parque das Nações.

Dos inquéritos enviados a instituições de investigação, obtivemos resposta do Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (MARE)⁸⁸, localizado no concelho de Almada, e que tem atualmente 120 pessoas a fazer investigação sobre o mar e/ou sectores ligados ao mar. As temáticas de investigação em curso dizem respeito a pesca, a aquicultura, conservação, impacto ambiental, planeamento e biotecnologia. O MARE esta a desenvolver estudos sobre ecologia, pescas e aproveitamento de outros recursos nos estuários do Tejo e do Sado. O representante do MARE afirma que foram desenvolvidos estudos relacionados com o impacto provocado pela introdução de espécies exóticas devido a navegação comercial (água de lastro e incrustação e navegação de recreio (incrustação). O MARE tem parcerias com outros centros de investigação e laboratórios do Estado, autarquias e empresas (indústria e consultadoria ambiental). O representante do MARE na considera que AML há alguma ligação entre os diversos sectores ligados ao mar, mas não de forma estruturada, dependendo sobretudo das relações pessoais. No que concerne à formação, o MARE não participa na formação interna das empresas locais ligadas aos setores do mar, mas sim a nível de instituições estatais (laboratórios do Estado, autarquias, Administração central). Refere ainda que o

⁸⁷ A Associação Bandeira Azul da Europa (ABAE) é uma Organização não-governamental de Ambiente (ONGA), sem fins lucrativos, dedicada à Educação para o Desenvolvimento Sustentável e à gestão e reconhecimento de boas práticas ambientais.

⁸⁸ Centro de investigação científica, desenvolvimento tecnológico e inovação, parceiro da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa que conjuga conhecimentos numa abordagem científica e tecnológica a todos os tipos de ecossistemas aquáticos, desde bacias hidrográficas, estuários e zonas costeiras, ao oceano aberto e mar profundo, num contexto atual de alterações regionais e globais e de impactos antropogénicos cumulativos.

MARE tem um papel determinante na investigação marítima: foi o centro de investigação na área do mar com melhor classificação na última avaliação efetuada pela FCT; tem uma atuação importante na consultadoria e prestação de serviços a nível do sector empresarial e da Administração Pública e tem feito um forte investimento no aumento da Literacia do Mar junto da sociedade.

CAPÍTULO IV - PERSPETIVA DE EVOLUÇÃO DA SUSTENTABILIDADE DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA

As perspetivas para os sectores em estudo, no que respeita à navegação marítimo-estuarina, estão muito dependentes da conjuntura económica internacional, como ficou provado na recente crise económica iniciada em 2008.

Num cenário moderado, existe a convicção que nos próximos anos haverá um crescimento económico, a nível europeu, sendo fulcral que Portugal se posicione fortemente em termos de quantidade e qualidade de oferta das suas infraestruturas e dos setores ligados a navegação.

A criação de novas infraestruturas na AML e o melhoramento das existentes permitirão a consolidação do mercado existente e a captação de novos mercados.

A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026⁸⁹ inclui, como projetos para os próximos anos, no que concerne aos portos da A.M. Lisboa:

a) Porto de Lisboa:

Novo Terminal Multimodal do Barreiro (1ª fase);

Navegabilidade do Transporte Fluvial até Castanheira do Ribatejo;

Construção do Novo Terminal de Cruzeiros (Fase 2);

Aumento da Eficiência do Terminal de Alcântara;

b) Porto de Setúbal:

Melhoria das Acessibilidades Marítimas;

Melhoria dos Acessos Ferroviários à Zona Central do Porto de Setúbal;

c) Implementação da Janela Única Logística (JUL)⁹⁰ nos dois portos;

⁸⁹ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro de 2017, tem como objetivo preparar as infraestruturas e equipamentos à dimensão dos navios e ao aumento da procura dos portos portugueses, potenciando a atividade da marinha mercante.

⁹⁰ Alargará a gestão dos fluxos de informação ao longo da cadeia logística, integrando o transporte marítimo e os portos comerciais do continente com os modos de transporte terrestres e a ligação aos portos secos.

d) A modernização dos sistemas de gestão de tráfego marítimo (VTS) nos dois portos.

Por outro lado, estão aprovados Planos e Projetos para serem implementados na Península de Setúbal, e continuam a ser desenvolvidos estudos, projetos e ações, a nível local. Apresentam-se alguns exemplos:

- a) Plano de Urbanização de Almada Nascente Cidade da Água (PUAN)⁹¹ que prevê:
 - Construção de uma marina com os respetivos serviços de apoio;
 - Instalação de um terminal de cruzeiros e estruturas de apoio para navios de menor dimensão;
 - Instalação de um terminal fluvial e cais para acostagem de táxis fluviais;
- b) Criação de um porto de recreio na Baía do Seixal;
- c) Criação da Marina de Setúbal, na zona do Clube Naval Setubalense com capacidade entre 5 a 8 centenas de embarcações de recreio;
- d) Criar as condições para o Porto de Setúbal poder receber e a vir a ser procurado por navios de cruzeiro;
- e) Investir nas condições de atracação, seja nas zonas ribeirinhas dos estuários do Tejo e do Sado, seja na costa atlântica, para os operadores de atividade marítimo-turísticas;
- f) Diversificar a oferta de atividades em terra para os nautas e turistas de cruzeiros;
- g) Promoção de eventos nacionais e internacionais ligados a náutica de recreio (vela no estuário do Tejo e na Baía de Cascais, canoagem no estuário do Sado, eventos culturais no estuário do Tejo com embarcações tradicionais⁹²) de forma a atrair turistas nacionais e estrangeiros;

⁹¹ Contempla uma área de 115 hectares entre Cacilhas e a Cova da Piedade.

⁹² Segundo dados do Relatório de Atividades 2016 da APAETT – Associação dos Proprietários e Arrais das Embarcações Típicas do Tejo, estão registadas na Marinha do Tejo (pólo vivo do Museu da Marinha) 75 embarcações tradicionais entre as quais canoas, catraios, varinos e faluas.

h) Apoio de autarquias na promoção das atividades da pesca artesanal, da arte-xávega, como vetores estruturantes da economia, do turismo e do empreendedorismo local;

i) Realização de eventos culturais, feiras e congressos, nacionais e internacionais, sobre as atividades ligadas a navegação como forma de promover os sectores económicos e a Área Metropolitana de Lisboa.

Em conjunto estes projetos potenciarão o crescimento dos sectores ligados a navegação marítimo-estuarina, com criação de emprego e de riqueza para a AML.

Face à situação existente no que respeita à navegação marítimo-estuarina e às atividades a ela ligadas e, se os projetos acima referidos se concretizarem, aliados a uma conjuntura económica favorável, no médio e longo prazo, perspetiva-se:

- Aumento do tráfego nas águas costeiras da AML e nos estuários do Tejo e do Sado;
- A afirmação dos dois portos comerciais como plataformas logísticas globais dos grandes operadores mundiais e da sua transformação em *hubs* aceleradores de negócios e tecnologia, eficientes, inteligentes e sustentáveis, liderando a inovação no *Green Shipping*⁹³;
- A instalação e criação de novas atividades de valor acrescentado aceleradoras de negócios e tecnologia;
- O aumento do número de escalas de navios de mercadorias de maior dimensão, no porto de Setúbal, reduzindo os custos adicionais do desvio deste tráfego para outros portos ibéricos, potenciando novos tráfegos e garantindo a competitividade do tecido industrial no *hinterland*;
- O aumento da carga movimentada e da eficiência das cadeias logísticas contribuindo para o desempenho da balança comercial (importação e exportação);

⁹³ Introdução de tecnologias e soluções que reduzem e eliminam as emissões de gases de estufa e permitem o tratamento das águas de lastro.

- O aumento da sustentabilidade da utilização do transporte marítimo através da promoção da utilização de combustíveis alternativos, designadamente Gás natural liquefeito (GNL);
- A dinamização do tráfego fluvial de mercadorias no estuário do Tejo aproveitando as vantagens competitivas que daqui poderão advir, em termos de economia geral na cadeia logística, para além de benefícios em termos ambientais e energéticos;
- O aumento do número de escalas de navios de cruzeiros em Lisboa, devido ao novo terminal e à realização da Seatrade Cruise Med⁹⁴, em 2018, em Lisboa;
- A captação de segmentos específicos da procura turística internacional ligados à náutica de recreio (aumento do número de escalas e do tempo de estadia);
- O aumento do estacionamento permanente e sazonal de embarcações de recreio;
- O aumento da procura interna nos diferentes segmentos dos desportos náuticos, recreio e turismo;
- O aumento das atividades marítimo-turísticas (passeios nos estuários do Tejo e do Sado e minicruzeiros nas águas costeiras);
- A valorização ambiental e paisagística de zonas portuárias e marginais degradadas, através da sua reconversão e aproveitamento;
- A criação de condições para o uso ordenado e disciplinado de planos de água costeiros e estuarinos;
- A valorização das manifestações tradicionais da economia e sociologia locais, nomeadamente “a pesca artesanal e a gastronomia que lhe está associada, o património histórico, cultural e evocativo e o artesanato, entre outros, associados ao novo pólo de interesse gerado pela implementação de um porto de recreio, marina ou terminal de cruzeiros;
- O desenvolvimento das funções comerciais, de restauração, turísticas e de lazer de zonas urbanas ribeirinhas;

⁹⁴ O maior evento para o mercado de cruzeiros do mediterrâneo. Perspetiva-se que este evento, à semelhança do que ocorreu nos destinos em que tiveram lugar as edições anteriores, estimule crescimento dos portos nacionais no que diz respeito à atividade de cruzeiros.




- Crescimento do volume de negócios do estaleiro da Lisnave, embora moderado, pelo facto dos armadores terem de adaptar as suas frotas quando da entrada em vigor dos regulamentos internacionais quer relativamente ao tipo de combustível, quer ao tipo de sistema de tratamento de águas de lastro, quer ainda às soluções de tratamento dos gases de escape a utilizar a fim de cumprir os limites de emissões exigidos pelo Acordo de Paris;
- A manutenção de submarinos em Portugal aumentará bastante o volume de negócios do Arsenal do Alfeite, e irá significar uma enorme transformação da indústria naval no país, nomeadamente no que respeita à especialização tecnológica que a construção naval militar exige e a possibilidade de abertura de novos mercados;
- Crescimento do número de empresas e volume de negócios de pequenas e médias empresas de manutenção e reparação de embarcações de recreio e marítimo-turísticas;
- As tendências da evolução para as pescas encontram-se confrontadas com os cenários resultantes de vários fatores relacionados com a Política Comum de Pescas, o estado dos próprios recursos e as alterações ambientais e de ocupação do território;
- O aumento das atividades conexas, a montante ou a jusante dos sectores portuários, transportes, turismo náutico e construção e reparação navais;
- Uma Marinha que desempenhe com eficiência as missões de defesa e segurança, com a necessária modernização dos meios, que atue cada vez mais ao nível da proteção ambiental, que promova a investigação científica, apesar das restrições orçamentais existentes;
- A redução das emissões poluentes se os navios fizerem as conversões necessárias para se adaptarem aos novos regulamentos internacionais;
- A valorização do conhecimento científico nas universidades e nos centros de investigação, bem como a formação das pessoas, de forma a lidar com as mudanças, com o progresso científico e com a inovação tecnológica.

As ações atrás descritas potenciam a criação de mais emprego, com a atração de novas empresas e o aumento da competitividade do tecido empresarial da AML.

Considerando os pontos acima referidos, resumimos as perspectivas para os sectores abordados neste caso de estudo na tabela abaixo.

Tabela 31 - Perspetiva de evolução dos sectores

Atividade	Tendências a curto-prazo		Tendências a medio e longo prazo	
	Dinâmica socioeconómica	Dinâmica ambiental	Dinâmica socioeconómica	Dinâmica ambiental
Pesca Comercial	→	→	→	→
Construção, Manutenção e Reparação Naval	→	→	↑	→
Atividade Portuária	↑	→	↑	↑
Transporte Marítimo	↑	→	↑	↑
Turismo Náutico	↑	→	↑	↑
Defesa e Segurança	→	→	→	→

 Aumento
  Estabilização
  Redução da atividade ou do impacto no ambiente

Fonte: elaboração própria

CONCLUSÕES

Naturalmente a sustentabilidade da AML engloba a vertente ambiental, muito dependente das interações das atividades económicas e sociais que afetam o bem-estar das populações.

A aplicação do conceito de sustentabilidade à navegação marítimo-estuarina da Área Metropolitana de Lisboa pareceu particularmente apropriada, tendo em conta a localização geográfica da região e a utilização intensiva das suas águas costeiras, em particular as dos estuários do Tejo e do Sado.

Por outro lado, do ponto de vista da sustentabilidade socioeconómica, as vias navegáveis na AML estão ainda longe de atingir todo o seu potencial estratégico.

A dissertação que agora se encerra inclui uma investigação que incidiu nas infraestruturas de apoio à navegação marítimo-estuarina, nomeadamente, portos, marinas e estaleiros. Privilegiaram-se ainda as atividades que fazem uso intensivo das embarcações (atividades portuárias conexas e logística, transporte marítimo e fluvial, turismo náutico, pesca comercial, construção e reparação naval e Defesa e Segurança marítimas).

As grandes limitações encontradas na elaboração deste estudo respeitam ao baixíssimo número de respostas aos inquéritos lançados às diversas entidades. Assim, a amostra obtida está longe de ser representativa da realidade que se pretendia investigar: apenas 7,8% dos 64 inquéritos enviados.

Além desse aspeto, a análise relativa aos impactos sociais, económicos e ambientais provocados pelos sectores ligados à navegação marítimo-estuarina na AML enfrentou outras dificuldades, sobretudo no que concerne à obtenção de bibliografia sobre o tema e de dados estatísticos. Nas fontes consultadas (INE, AMT, DGPM, Porto de Lisboa, Porto de Setúbal), encontraram-se discrepâncias de dados, critérios, conclusões ou a pura e simples inexistência.

Da análise realizada, conclui-se que os referidos sectores têm desempenhos económicos, concentrações territoriais, impactos sociais e ambientais distintos.

Também se conclui que os setores apresentam desiguais perspectivas de evolução, seja no curto, médio ou longo prazo.

A atividade portuária e logística, assim como o transporte marítimo de mercadorias têm um desempenho económico muito positivo, assegurando as exportações das empresas instaladas na AML em particular, mas também a nível nacional. Por outro lado, são fundamentais para o abastecimento da AML e do País através das importações. A grande complexidade funcional e territorial das duas infraestruturas portuárias da AML, o crescimento do tráfego de mercadorias a que se tem vindo a assistir nos últimos anos e as cadeias logísticas que lhes estão associadas acentuam a sua importância, uma vez que a presença de numerosos agentes cria emprego e riqueza e desencadeia efeitos multiplicadores (diretos, indiretos e induzidos) consideráveis.

O transporte fluvial de mercadorias e de passageiros na AML não atingiu ainda o máximo potencial, em especial no estuário do Tejo, sendo necessários investimentos que dinamizem a procura (por exemplo, tornar o rio navegável até Castanheira do Ribatejo) de modo a que qualquer indústria localizada nas suas margens possa beneficiar dos ganhos de eficiência e das vantagens competitivas e ambientais oferecidas pelo modo fluvial à exportação das suas mercadorias por via marítima. São meios de transporte que poupam nas emissões de poluentes que o transporte rodoviário produz para cumprir a mesma função, sendo por isso ambientalmente mais sustentáveis do que este.

O turismo náutico que se pratica na AML assistiu, nos últimos anos, a um forte crescimento graças a vários fatores que incluem os melhoramentos efetuados nas infraestruturas náuticas na cidade de Lisboa. Contudo, a Península de Setúbal apresenta um défice de infraestruturas e instalações de apoio. O turismo náutico tem potencialidade para continuar a crescer, sobretudo se se implantarem na península de Setúbal os investimentos infraestruturais de apoio já projetados, reabilitando zonas ambientalmente degradadas e dinamizando as economias locais e regional, de uma forma integrada.

Já a pesca comercial na AML, enfrenta graves problemas relacionados com a perda, nos últimos anos, do número de efetivos e de embarcações da frota. A atividade continua a não ser atrativa para as gerações mais novas e, apesar de alguns programas de

incentivos do governo central e dos municípios, não estão previstos grandes investimentos para os portos de pesca existentes (à exceção da beneficiação do molhe portuário da Ericeira). As previsões de investimento limitam-se a intervenções pontuais em cais das zonas ribeirinhas.

É na AML - mais concretamente na Península de Setúbal - que se localizam dois dos três principais estaleiros navais do país, cuja atividade está atualmente direcionada para a reparação e manutenção naval.

O Arsenal do Alfeite assume uma especial importância na defesa e segurança marítima, devido à estreita relação com a Marinha Portuguesa. Reiniciou ainda a sua atividade de construção naval e constituiu-se como um polo de investigação e inovação tecnológica. A Marinha portuguesa tem um papel de extrema relevância nacional, em particular na AML, porque é aqui que se encontra ancorada a sua frota quando não está em missão, porque assegura a defesa e a segurança marítimas nas águas costeiras e nos dois estuários, além de desenvolver ações de investigação e de proteção ambiental.

A Lisnave tem uma experiência acumulada ao longo de décadas, mantendo clientes fiéis no segmento dos navios de transporte de granéis líquidos e sólidos, o que não inviabiliza a penetração noutros segmentos de mercado, como por exemplo o de navios porta-contentores. O crescimento da atividade do estaleiro tem implicação direta nas exportações do país.

Já os estaleiros de menor dimensão deverão apostar em segmentos específicos e em produtos diferenciados, nomeadamente a náutica de recreio e a pesca.

De que forma a navegação marítima-estuarina contribui para a sustentabilidade da Área Metropolitana de Lisboa?

Dos dados analisados conclui-se que os sectores ligados à navegação marítimo-estuarina são fundamentais para a sustentabilidade social e económica da AML pelo emprego e pela riqueza criada, por efeito direto, indireto ou induzido.

A preservação e a valorização ambiental são premissas fundamentais para o desenvolvimento humano. São uma vantagem para os territórios, com impactos

positivos no fomento do turismo, na atração de novas indústrias, na criação de emprego e - em geral - na melhoria das condições de vida da população.

A contribuição da navegação marítimo-estuarina (e respetivas atividades conexas) para a sustentabilidade ambiental da AML é difícil de deduzir devido à já referida escassez de informação qualitativa e quantitativa sobre o tema.

Os grandes desafios ambientais na AML prendem-se com o nível de emissões de poluentes atmosféricos (incluindo as partículas com origem nos transportes como, por exemplo, os gases com efeito de estufa emitidos pelos navios) e com a recuperação ambiental de zonas degradadas, ligadas no passado a zonas industriais (como por exemplo a área onde estava instalada a Lisnave, na Margueira).

Da pesquisa realizada concluiu-se, por exemplo, que embora o transporte marítimo e fluvial de mercadorias e de passageiros seja altamente poluente (devido à queima de combustíveis fósseis), com implicações para a saúde da população é, ainda assim, menos prejudicial para a sustentabilidade ambiental do que o transporte rodoviário.

Também das leituras e das (poucas) respostas aos inquéritos, parece-nos correto afirmar que a aplicação de novos regulamentos internacionais sobre a redução da emissão de gases com efeito de estufa e a promoção da utilização de combustíveis alternativos permitirá, no médio prazo, reduzir o impacto ambiental negativo dos navios de cruzeiro e de mercadorias.

Assim, a monitorização e as medidas de gestão de tráfego marítimo-estuarino devem ser uma prioridade, não só para controle do impacto das emissões de gases com efeito de estufa, mas também para reduzir o risco de acidentes marítimos que poderiam traduzir-se num desastre ambiental, em caso de derrame de poluentes nas águas costeiras ou nos dois estuários.

É ainda fundamental que continuem a ser salvaguardadas as áreas protegidas marinhas e estuarinas, não permitindo que a pressão das atividades humanas ponha em risco os ecossistemas aí existentes.

Os projetos que estão aprovados e em vias de ser implementados irão, na sua maioria, requalificar as zonas ribeirinhas dos estuários do Tejo e do Sado, atualmente degradadas

e com focos de poluição. Um dos usos previstos para esses territórios é a de infraestruturas de apoio ao turismo náutico, que criará mais-valias económicas e ambientais locais e regionais.

Os projetos “em carteira” para a Península de Setúbal nos sectores ligados à navegação, deverão colmatar as disparidades face à Grande Lisboa, equilibrando os investimentos no conjunto da AML. Criar-se-ão assim mais oportunidades para as empresas locais e aumentará a coesão sócio territorial, graças à melhoria das condições de vida das populações urbanas.

Refira-se ainda que das fontes documentais consultadas e das respostas aos inquéritos obtidas conseguiu-se inferir as seguintes relações (intersectoriais e institucionais) na AML no que concerne à navegação marítimo-estuarina:

- das Administrações do Porto de Lisboa e do Porto de Setúbal e Sesimbra com a Administração Central, as autarquias locais, outros portos, instituições de ensino e de investigação;
- das empresas de transporte marítimo e fluvial com outras empresas (locais, nacionais e internacionais, sobretudo para aquisição de bens e serviços), associações empresariais e instituições de formação;
- das empresas de turismo náutico (náutica de recreio, operadores marítimo-turísticos, cruzeiros) com empresas de reparação e manutenção naval, empresas comerciais, de hotelaria e restauração, Administração Central e autarquias locais, marinas e clubes náuticos;
- da Lisnave e do Arsenal do Alfeite com a Administração Central e autarquias locais, outros estaleiros, empresas (aquisição de bens e serviços) e instituições de ensino e investigação;
- das associações de pescadores com as autarquias locais e centros de investigação;
- da Marinha portuguesa com os sectores da construção, manutenção e reparação navais, as administrações portuárias de Lisboa e Setúbal e Sesimbra, instituições de ensino e investigação.

Grande parte das relações acima referidas são muito incipientes. A consolidação e fortalecimento de parcerias poderia promover dinâmicas sectoriais e territoriais importantes, contribuindo para o aproveitamento do potencial dos portos comerciais, do turismo náutico, do transporte marítimo e fluvial, da pesca e da indústria naval.

Também os municípios da AML, a Administração Central, a APL e a APSS colaboram, a nível da elaboração de programas e planos nacionais e regionais para os sectores ligados à navegação. Contudo, existe um défice de colaboração dos municípios ribeirinhos entre si, para articular estratégias de desenvolvimento em áreas da sua competência.

Com a realização desta dissertação fica a intenção de demonstrar o papel que o tráfego marítimo-estuarino e o seu previsível crescimento terá para o desenvolvimento sustentável da Área Metropolitana de Lisboa. É certo que as perspectivas de evolução dos sectores abrangidos estão altamente dependentes da conjuntura económica nacional e, sobretudo, internacional. Todos os investimentos estruturais e as estratégias regionais a implementar devem, por isso, ser bem ponderados e alicerçados não só na “euforia” de algum crescimento económico - que ainda não está consolidado - mas no estudo das implicações socioeconómicas que uma nova crise económica mundial poderia provocar nos sectores ligados à navegação. Igualmente importante é realizar estudos de impacto ambiental sobre as consequências das intervenções humanas nos estuários do Tejo e do Sado, considerando a preservação dos recursos naturais como peça fundamental para o desenvolvimento sustentável da região.

BIBLIOGRAFIA

- AGÊNCIA LUSA. (14 de maio de 2018). "Zero defende área de missões controladas nos navios para evitar poluição do ar". *Diário de Notícias*. Obtido em 15 de agosto de 2018, de <https://www.dn.pt/lusa/interior/zero-defende-area-de-emissoes-controladas-nos-navios-para-evitar-poluicao-do-ar-9337787.html>
- AGÊNCIA LUSA. (6 de março de 2018). "Navio com bandeira espanhola encalhado junto ao Bugio". *Observador*. Obtido em 10 de agosto de 2018, de <https://observador.pt/2018/03/06/navio-com-bandeira-espanhola-encalhado-junto-ao-bugio/>
- AGRICULTURA E MAR ACTUAL. (14 de maio de 2018). "Grupo ETE carrega maior exportação portuguesa de clínquer de sempre para a Cimpor". *Revista Agricultura e Mar*. Obtido em 14 de maio de 2018, de <http://agriculturaemar.com/grupo-ete-carrega-maior-exportacao-portuguesa-de-clinquer-de-sempre-para-a-cimpor/>
- ALMEIDA, A.; BETTENCOURT, J. (2008). *Diagnóstico Tecnológico dos Estaleiros Navais Portugueses*. Obtido em 29 de abril de 2018, de <https://www.ain.pt/>
- AMT. (2017). *Mercado Portuário do Tráfego Marítimo de Mercadorias: Portos do Continente 2016*. Autoridade da Mobilidade e do Transporte. Obtido de <https://www.amt-autoridade.pt/gest%C3%A3o-do-conhecimento/modo-mar%C3%ADtimo-fluvial-e-portu%C3%A1rio>
- AMT. (2018). *Acompanhamento do mercado portuário: Relatório de dezembro 2017*. Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. Obtido em 14 de agosto de 2018, de <https://www.amt-autoridade.pt/gest%C3%A3o-do-conhecimento/modo-mar%C3%ADtimo-fluvial-e-portu%C3%A1rio>
- APL. (2018). *Publicação Estatística 2017*. Obtido em 12 de setembro de 2018, de http://www.portodelisboa.pt/porta/page/porta/PORTAL_PORTO_LISBOA/ESTATISTICAS/ACTIVIDADE_PORTUARIA

- APL. (2018). *Relatório e Contas 2016*. Lisboa. Obtido em 20 de maio de 2018, de http://www.portodelisboa.pt/porta/page/porta/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/RELATORIOS_PUBLICACOES
- APSS. (2017). *Relatório e Contas 2016*. Obtido em 15 de agosto de 2018, de http://www.portodesetubal.pt/files/2017/APSS%20RC2016_.pdf
- ARSENAL DO ALFEITE, S.A. (2018). *Relatório e Contas da Arsenal do Alfeite, S.A., 2017*.
- BLEWITT, J. (2008). *Understanding Sustainable Development*. Londres: Earthscan. doi:ISBN 978-1-84407-454-9
- CCRLV. (2002). PROT-AML, *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa: Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo. Obtido em 9 de julho de 2018, de <http://www.ccdr-lvt.pt/files/81360af5709e3ee6dc2e5860fd0869ff.pdf>
- COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS. (2004). *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*. Lisboa.
- COMISSÃO EUROPEIA. (2009). *A Política Comum das Pescas - Guia do Utilizador*. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias. Obtido em 15 de julho de 2018, de https://www.oportalnegocios.com/xfiles/pdf/relatorios/Pol_Comum_Pesca.PDF
- COMISSÃO EUROPEIA. (2011). *Reforma da Política Comum das Pescas (PCP), Construir um futuro melhor para os peixes e os pescadores*. Obtido em 15 de julho de 2018, de https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/body/leaflet_reform_pt.pdf
- COMISSÃO EUROPEIA. (2013). *Pescas e Assuntos Marítimos - Salvar o Futuro dos Nossos Mares*. Obtido de http://www.infoeuropa.eu/ocid.pt/opac/?func=service&doc_library=CIE01&doc_number=000056120&line_number=0001&func_code=WEB-BRIEF&service_type=MEDIA

- COSTA, E. (2016). *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa. Socio-Economia*. Lisboa.
Obtido em 7 de agosto de 2018, de
https://www.aml.pt/susProjects/susWebBackOffice/uploadFiles/wt1wwpgf_aml_sus_pt_site/componentText/SUS57FCBBEE58CA4/EATLAS_AML_SOCIOECONOMIA_FORMATADO.PDF
- DALY, H. (1990). *Toward some operational principles of sustainable development*.
Ecological Economics, 2, pp. 1-6.
- DGPA . (2007). *Plano Estratégico Nacional para a Pesca 2007-2013*. Lisboa. Obtido em 12 de junho de 2018, de
http://www.promar.gov.pt/Download/PROMAR/PEN_Pesca.pdf
- DGPM. (2013). *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*. Lisboa. Obtido em 2 de setembro de 2018, de
<https://www.portugal.gov.pt/media/1318016/Estrategia%20Nacional%20Mar.pdf>
- DGPM. (2017). *Economia do Mar em Portugal -2016, Documento de Suporte ao Acompanhamento das Políticas do Mar*. Lisboa: Direção-Geral de Política do Mar. Obtido em 02 de março de 2018, de
https://docs.wixstatic.com/ugd/715801_93e50860ec4848d3a23d99a7dc9f3bc8.pdf
- DGRM. (2018). *Recursos da Pesca - Série Estatística 2017* .(Vols. 30 A-B). Lisboa.
- DOCAPESCA, SA. (2018). *Relatório de Gestão e Constas do Exercício 2017*. Obtido em 03 de junho de 2018, de <http://www.docapesca.pt/en/docapesca/annual-report.html>
- ESTADO-MAIOR DA ARMADA. (1998). *INA 2 - Disposições gerais e conceitos fundamentais da navegação*. Lisboa: Marinha Portuguesa.
- FELÍCIO, A. (2017). *Desenvolver o porto de Setúbal para a região de Lisboa*. Cargo Revista. Obtido em 20 de agosto de 2018, de
<https://revistacargo.pt/desenvolver-porto-setubal-regiao-lisboa/>

- FERREIRA, A. (2011). *Sustentabilidade Territorial de um Cluster do Mar em Portugal*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
- FERREIRA, P. (2012). *Caracterizacao da actividade da pesca no estuario do Sado e avaliacao de potenciais impactos na populacao de roazes*. Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciencias. Obtido em 30 de agosto de 2018, de http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/7577/1/ulfc099156_tm_patricia_ferreira.pdf
- GAMITO, T. (2009). *Desenvolvimento da Economia do Mar: Turismo Marítimo*. Nação e Defesa, 122 - 4ª Série, pp. 43-60.
- GOMES, J. (2009). *Paleontologia e Arqueologia do estuário do Sado*. DG edições.
- GOVERNO DE PORTUGAL. (2013). *Estratégia Nacional para o MAR 2013 - 2020*. Lisboa. Obtido em 25 de janeiro de 2018, de <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm>
- GRUPO DE TRABALHO DA NÁUTICA DE RECREIO. (2012). *Um Pilar do Desenvolvimento Local e da Economia do Mar*. Lisboa: Sinapsis Editores.
- GRUPO TRANSTEJO. (2015). *Relatório de Gestão 2014*. Obtido em 21 de agosto de 2018, de http://www.transtejo.pt/wp-content/uploads/2015/12/GrupoTranstejo_RelatoriodeGestao_2014.pdf
- INE. (2017). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2016*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística. Obtido em 11 de setembro de 2018, de https://ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes
- INE. (2018). *Estatísticas da Pesca 2017*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística
- INE. (s.d.). *Anuário Estatístico da Área Metropolitana de Lisboa 2016*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística
- LISNAVE, S.A. (2018). *Relatório de Contas 2017*. Obtido em 18 de julho de 2018, de http://www.lisnave.pt/pdf/RC2017_PT_web.pdf
- LUÍS, M. (2015). *A Economia do Mar em Portugal - A importância da Marinha Portuguesa numa perspetiva económica*. Escola Naval, Alfeite. Obtido em 1 de setembro de 2018, de <http://hdl.handle.net/10400.26/11068>

- MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL. (2017). *Anuário Estatístico da Defesa Nacional 2015*. Obtido em 13 de setembro de 2018, de <https://www.defesa.pt/institucional/oministerio/Documents/Publicacoes/anuario-estatistico-dn-2015-pdf.pdf>
- MONTEIRO, P.; SALVADOR, R.; SOARES, C. (2017). *A microcluster approach applied to the case of the nautical tourism sector of the Algarve region (Portugal)*. *Tourism in Marine Environments*. doi:DOI: 10.3727/154427317X14890156492368
- MOREIRA, C. (2007). *As Águas de Lastro e os desafios colocados à Gestão Ambiental das Actividades Marítimo-Portuárias*. Universidade de Aveiro, Departamento de Ambiente e Ordenamento. Obtido em 17 de setembro de 2018, de <https://ria.ua.pt/bitstream/10773/551/1/2008001248.pdf>
- MORELLI, J. (2011). *Environmental Sustainability: A Definition for Environmental Professionals*. *Journal of Environmental Sustainability*, 1.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE LISBOA; APL. (2018). *Inquérito a Passageiros de Cruzeiro, Porto de Lisboa, 2017*. Lisboa. Obtido em 25 de junho de 2018, de https://www.visitlisboa.com/sites/default/files/2018-03/Inqu%C3%A9rito%20a%20Passageiros%20de%20Cruzeiro_2017.pdf
- PEREIRA, A. (2003). *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa. III. Geografia Física e Ambiente*. Lisboa: Área Metropolitana de Lisboa. Obtido em 10 de janeiro de 2018, de <https://www.aml.pt>
- PONTE, P. (2016). *Sustentabilidade Logístico-Portuária: O papel da inovação na era da descarbonização dos transportes marítimos, dos portos e das cidades*. *Transportes em Revista*. Obtido em 20 de fevereiro de 2018, de <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=55012>
- PROJETO PORTUGAL NÁUTICO. (2015). *Portugal Náutico: Um Mar de Negócios, um Mar de Oportunidades*. Lisboa. Obtido em 23 de junho de 2018, de <http://portugalnautico.aeportugal.pt/documents/Relatorio-Portugal-Nautico.pdf>

- PSOEM. (2018). *Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional, Plano de Situação, Volume IV-A, versão para consulta pública*. Lisboa: Ministério do Mar. Obtido em 20 de junho de 2018, de http://www.psoem.pt/wp-content/uploads/2018/04/PlanoSituacao_volume-IV-A.pdf
- SAER. (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar*. Lisboa. Obtido em 29 de abril de 2018, de http://www.saer.pt/up/UPLOAD-bin2_imagem_0955656001242642284-657.pdf
- SALVADOR, R.; SIMÕES, A. (2012). *18th APDR Congress – Innovation and Regional Dynamics*. Faro.
- SARDINHA, A. (2013). *Poluição e o Transporte Marítimo*. Coleção Mar Fundamental.
- SHAKER, R. (2015). *The spatial distribution of development in Europe and its underlying sustainability correlations*. *Applied Geography*, pp. 304-314.
doi:10.1016/j.apgeog.2015.07.009
- SIMÕES, A. (2012). *O e-Planning como Instrumento na Construção do Cluster do Mar em Portugal*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.
- SOEDERBAUM, P. (2008). *Understanding Sustainability Economics*. DOI: 10.4324/9781849773638
- SOUSA, J. (2017). *Contributo para a reflexão do Futuro da Política de Coesão - Portugal pós 2020*. Obtido em 11 de junho de 2018, de http://www.ain.pt/index.php?mod=articles&action=viewArticle&category_id=25&article_id=286
- SOUSA, J. (2018). *Construção e manutenção naval, contributo para um crescimento sustentado da economia do Mar*. Cátedra Jean Monnet "Oceanid". Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
- UNIVERSIDADE DE AVEIRO. (2018). *Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional, Plano de Situação, Volume IV-A, versão para consulta pública*. Lisboa: Ministério do Mar. Obtido em 20 de junho de 2018, de http://www.psoem.pt/wp-content/uploads/2018/04/PlanoSituacao_volume-IV-A.pdf

Legislação

Decreto-Lei n.º 565/76, de 19 de julho

Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de setembro

Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro

Decreto-Lei n.º 338/98, de 3 de novembro

Decreto regulamentar n.º 7/2000, de 30 de maio

Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março

Resolução do Conselho de Ministros 82/2009, de 8 de setembro

Edital n.º 1098/2009, de 21 de setembro

Decreto-Lei n.º 130/2012, de 22 de junho

Diário da República n.º 74/2013, de 6 de setembro

Regulamento (UE) n.º 130/2013, de 11 de dezembro

Regulamento (UE) n.º 1380/2013, de 11 de dezembro

Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro

Regulamento (UE) n.º 757/2015, de 29 de abril

Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro

Resolução de Conselho de Ministros n.º 134/2017 de 27 de setembro

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Divisão Administrativa da AML, 2014	7
Figura 2 – Localização dos Estuários do rio Tejo e do rio Sado	9
Figura 3 - O relevo na AML e na área submersa adjacente	10
Figura 4 - As três dimensões da sustentabilidade	16
Figura 5 - Densidade das rotas marítimas globais e passagens estratégicas	20
Figura 6 - Densidade do tráfego marítimo nas águas costeiras e estuários da AML, em 2017	21
Figura 7 - Densidade do tráfego nas áreas costeiras da AML e nos estuários do Tejo e do Sado, por tipo de embarcação, em 27/08/2018 às 09:41h	22
Figura 8 - Terminal da Silopor especializado em granéis sólidos (cereais), na Trafaria	26
Figura 9 -Áreas de jurisdição da APL e da APSS.....	29
Figura 10 -Quadro de Pessoal da APL e da APSS, no período 2014-2016	31
Figura 11 - Gastos com Pessoal, APL e APSS, em 2015 e 2016.....	32
Figura 12 - Volume de negócios, APL e APSS, em 2015 e 2016	32
Figura 13 – Operação de descarga de ácido sulfúrico, no terminal do Barreiro	40
Figura 14 - Operação de carga de clínquer no estuário do Tejo.....	44
Figura 15 - Diagrama da Rede da Transtejo e da Soflusa	45
Figura 16 – Diagrama da Rede da Atlantic Ferries.....	46
Figura 17 - Cacilheiro no rio Tejo.....	47
Figura 18 - Número de cartas de navegador de recreio emitidas em Portugal, no período 2009-2017	55
Figura 19 - Localização das Marinas, Portos e Docas de Recreio, na AML	57
Figura 20 - Distribuição das embarcações, por nacionalidade, em 2016	59
Figura 21 - Veleiros em Cacilhas, comemorações dos 50 anos da Ponte 25 de Abril, em 2016	60
Figura 22 - Evolução do número de novos Agentes de Animação Turística com Atividade Marítimo-Turística, no período 2012-2017	62
Figura 23 - Navios de cruzeiro no porto de Lisboa	67
Figura 24 - Visitas anteriores a Lisboa de passageiros de cruzeiro.....	69
Figura 25 - Realização de alguma excursão em Lisboa por passageiros de cruzeiro.....	69
Figura 26 - Meios de transporte utilizados em Lisboa por passageiros de cruzeiro.....	70
Figura 27 - Despesa média por passageiro de cruzeiro em Lisboa	71
Figura 28 - Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa	74
Figura 29 – Porto de pesca de Sesimbra	79
Figura 30 - Localização dos portos de descarga de pescado, na AML	85
Figura 31 - Atividades conexas do sector da pesca	89
Figura 32 - Evolução do Número de Empresas do agregado Construção, Manutenção e Reparação Naval (2006-2016)	94
Figura 33 - Vista aérea do Estaleiro da Lisnave, na Mitrena.....	96
Figura 34 - Estaleiro da Lisnave, na Mitrena, em Setúbal	98
Figura 35 - Estaleiro do Arsenal do Alfeite, em Almada	100
Figura 36 - Evolução do Efetivo de Pessoal (2009-2017).....	103
Figura 37 - Evolução de "Gastos com Pessoal" (2009-2017), em euros	103
Figura 38 - Estaleiro da Navalrocha, em Lisboa.....	105
Figura 39 - Rebocador empurrador	105
Figura 40 - Parqueamento da Tagus Yacht Center, no Seixal.....	106
Figura 41 - Estaleiro de Sarilhos Pequenos.....	107
Figura 42 - Atividades conexas do sector da indústria naval.....	108
Figura 43 - Base Naval de Lisboa, no Alfeite.....	111
Figura 44 - Navio reabastecedor da Marinha, no estuário do Tejo	112
Figura 45 - Lixo proveniente da atividade da pesca, na Trafaria	119

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Movimento de navios, portos de Lisboa e de Setúbal, no período 2015-2017	30
Tabela 2 - VAB e VAB <i>per capita</i> , portos de Lisboa e de Setúbal, em 2016.....	33
Tabela 3 - Empresas licenciadas com atividade nos portos de Lisboa e de Setúbal.....	34
Tabela 4 - Movimento de navios de mercadorias, portos de Lisboa e de Setúbal, em 2015 e 2016	38
Tabela 5 - Movimento de Mercadorias, portos de Lisboa e de Setúbal, no período 2015-2016	39
Tabela 6 - Número de contentores, portos de Lisboa e de Setúbal, no período 2015-2017	39
Tabela 7 - Movimento de passageiros por carreira fluvial, rios Tejo e Sado, em 2016 e 2017	46
Tabela 8 - Movimento de veículos transportados, por carreira fluvial, rios Tejo e Sado, em 2016 e 2017	48
Tabela 9 - Número de Marinas, Portos e Docas de Recreio e Postos de Amarração em Portugal e atribuição de Bandeira Azul, por NUT II, em 2014	53
Tabela 10 - Número de embarcações de recreio registadas por região, em 2010.....	54
Tabela 11 - Marinas, Portos e Docas de Recreio localizadas na AML.....	56
Tabela 12 - Movimento de embarcações nas quatro docas do Porto de Lisboa, em 2015 e 2016.....	58
Tabela 13 - Modalidades de marítimo-turísticas no porto de Lisboa, em 2015 e 2016.....	63
Tabela 14 - Número de Navios de cruzeiros e de passageiros, por regiões NUTS I, em 2015 e 2016.....	66
Tabela 15 - Atividade de cruzeiros no Porto de Lisboa, no período 2014 a 2017	67
Tabela 16- Pescadores matriculados, por porto na AML, em 31 de dezembro de 2016, segundo os segmentos de pesca	80
Tabela 17 - Pescadores matriculados, na AML, em 31 de dezembro de 2017, segundo os segmentos de pesca.....	81
Tabela 18 - Embarcações de pesca, por porto na AML, em 2016	82
Tabela 19 - Embarcações de pesca, na AML, em 2017	83
Tabela 20 - Portos de descarga de pescado, na AML	85
Tabela 21 - Capturas nominais de pescado, principais portos na AML, em 2016 e 2017	86
Tabela 22 - Volume, valor e preço médio do pescado fresco por lota, na AML, em 2016 e 2017	88
Tabela 23 - Evolução do agregado "Construção, Manutenção e Reparação Naval" (2006-2016)	93
Tabela 24 - Consultas e Encomendas, no período 2013-2017	97
Tabela 25 - Número de embarcações reparadas, no período 2013-2017.....	97
Tabela 26 - Número de Navios e Faturação, no período 2013-2017.....	98
Tabela 27 - Encargos com Pessoal, em 2016 e 2017	99
Tabela 28 - Volume de negócios, em 2016 e 2017	102
Tabela 29 - Estabelecimentos de Ensino e Formação da Marinha	114
Tabela 30 - Principais atividades geradoras de lixo marinho e materiais descartados	118
Tabela 31 - Perspetiva de evolução dos sectores	135

Anexo A – Inquérito à Atividade Portuária

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito à Atividade Portuária

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – IDENTIFICAÇÃO E CARATERIZAÇÃO DO PORTO

1. Designação: _____
2. Morada: _____
3. Concelho/Distrito: _____
4. Contato telefónico/e-mail: _____

Emprego

5. Nº de Trabalhadores com vínculo ao porto¹: _____ (Ano _____)

Categorias	Nº de trabalhadores
Pessoal Dirigente	
Quadros Técnicos Superiores	
Quadros Técnicos Médios	
Pessoal administrativo	
Operários qualificados	
Operários semiquualificados	
Operários não qualificados	

6. Proveniência dos trabalhadores:

- Do concelho (nº) _____

- Fora do concelho (nº) _____; especificar _____

¹ Últimos dados disponíveis

7. Qual a remuneração média? _____ (Ano _____)

Empresas

7. Número total de empresas implantadas no porto²: _____ (Ano _____)

Ramo de atividade	Nº de empresas
Pesca e atividades conexas	
Reparação Naval	
Turismo Náutico	
Náutica de Recreio	
Transportes Marítimos	
Serviços Marítimos	
Outras:	

II – ATIVIDADE DO PORTO

Atividade do porto referente ao ano de _____³

Mercadorias carregadas	
Quantidade (toneladas)	
Valor (euros)	
Mercadorias descarregadas	
Quantidade (toneladas)	
Valor (euros)	

Origem das mercadorias carregadas	% do total
Concelho	
Área Metropolitana de Lisboa	
Outras regiões do país	
Outras situações	
Destino das mercadorias carregadas	% do total
Concelho	
Área Metropolitana de Lisboa	
Outras regiões do país	
Outras situações	

² Últimos dados estatísticos disponíveis

³ Últimos dados estatísticos disponíveis

Origem das mercadorias descarregadas	% do total
Concelho	
Área Metropolitana de Lisboa	
Outras regiões do país	
Outras situações	

III – COOPERAÇÃO

1. Existe colaboração com o governo central ou outras entidades a nível dos planos nacionais para o setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Existe algum tipo de colaboração/cooperação com as câmaras municipais da Área Metropolitana de Lisboa?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. Existe algum tipo de colaboração/cooperação com os outros portos da Área Metropolitana de Lisboa?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

4. Mantêm algum tipo de relação/parceria com as empresas/associações/universidades da Área Metropolitana de Lisboa ligadas ao setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

IV – INSERÇÃO NA ECONOMIA DA AREA METROPOLITANA DE LISBOA

1. Existem relações entre o porto e os concelhos da região?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. A implantação de atividades no porto gera algumas vantagens na economia da Área Metropolitana de Lisboa?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

V – PROJETOS

1. Têm algum tipo de incentivos para a fixação de empresas ligadas ao setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Está previsto ao nível do ordenamento do espaço do porto, reservas de solo destinadas a usos específicos?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. Têm alguns projetos futuros para o porto ao nível das infraestruturas, equipamentos, etc.?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

4. Quais as perspectivas para o porto?

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Anexo B – Inquérito a Marinas e Portos de Recreio

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito a Marinas e Portos de Recreio

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – IDENTIFICAÇÃO E CARATERIZAÇÃO

1. Designação: _____

2. Morada: _____

3. Concelho/Distrito: _____

4. Contato telefónico/e-mail: _____

5. Emprego:

Ano (em 31 dezembro)	Nº de Trabalhadores
2015	
2016	

6. Proveniência dos trabalhadores:

- Do concelho (nº) _____

- Fora do concelho (nº) _____; especificar _____

7. Número total de empresas implantadas: _____ (Ano 2016)

Ramo de atividade	Nº de empresas
Pesca e atividades conexas	
Reparação Naval	
Turismo Náutico	
Náutica de Recreio	
Transportes Marítimos	
Serviços Marítimos	
Outras:	

8. Exploração

	2015	2016
Resultado Líquido		
Volume de Negócios		

II – ATIVIDADE

Nº de Postos de Amarração: _____ Capacidade de Fundeadouro: _____

Náutica de Recreio	2015	2016
Total de Embarcações		
Embarcações Bandeira Nacional		
Embarcações Bandeira Estrangeira		

Operadores Marítimo-Turísticos	Nº de Embarcações por atividade	
	2015	2016
A – Aluguer de motas de água e pequenas embarcações dispensadas de registo		
B – Serviços efetuados por táxis, aluguer de embarcações com/sem tripulação, pesca turística e passeios		
C – Passeios e restauração nos passeios e acostados		
D – Serviços de reboque de equipamentos recreativos		

III – PROJETOS

1. Têm algum tipo de incentivos para a fixação de empresas ligadas ao setor da náutica de e recreio e marítimo-turística?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Estão previstas, ao nível do ordenamento do espaço da marina/porto de recreio, reservas de solo destinadas a usos específicos?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. Têm alguns projetos futuros para a marina/doca/porto de recreio ao nível das infraestruturas, equipamentos, etc.?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

4. Quais as perspetivas para a marina/doca/porto de recreio?

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Anexo C – Inquérito a Estaleiros Navais

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito a Estaleiros Navais

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – INFORMAÇÃO GERAL

1. Designação da empresa: _____
2. Morada: _____
3. Concelho/Distrito: _____
4. Contato telefónico/e-mail: _____
5. Atividade:
 - ☐ Construção
 - ☐ Reparação
 - ☐ Construção e Reparação

II – FUNCIONAMENTO DO ESTALEIRO

Emprego

1. Nº de Trabalhadores com vínculo ao estaleiro¹: _____ (Ano _____)

Categorias	Nº de trabalhadores
Pessoal Dirigente	
Quadros Técnicos Superiores	
Quadros Técnicos Médios	
Pessoal administrativo	
Operários qualificados	
Operários semiquualificados	
Operários não qualificados	

¹ Últimos dados disponíveis

2. Proveniência dos trabalhadores:

- Do concelho (nº) _____

- Fora do concelho (nº) _____; especificar _____

3. Qual a remuneração média?: _____ (Ano _____)

Formação

4. O estaleiro tem parcerias com instituições de formação?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

II - ATIVIDADE DO ESTALEIRO

Construção

1. Volume de negócios (euros)³: _____ (Ano _____)

2. Nº de embarcações construídas nos últimos 10 anos: _____

3. Tipo de embarcações construídas nos últimos 10 anos: _____

4. Principais destinos das embarcações:

☐ Mercado Nacional

☐ Mercado Internacional (especificar) _____

Reparação

5. Volume de negócios (euros)⁴: _____ (Ano _____)

6. Nº de embarcações reparadas nos últimos 10 anos: _____

7. Tipo de embarcações reparadas nos últimos 10 anos: _____

8. Principais clientes:

☐ Mercado Nacional

☐ Mercado Internacional (especificar) _____

² Últimos dados disponíveis

³ Últimos dados disponíveis

⁴ Últimos dados disponíveis

III – RELAÇÕES DE COOPERAÇÃO

1. O estaleiro colabora com o governo central a nível dos planos nacionais para o setor?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Existe algum tipo de colaboração com outros estaleiros?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. O estaleiro mantém algum tipo de relação/parceria com as empresas locais/instituições/associações/universidades do concelho ou da Área Metropolitana de Lisboa ligadas o setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

IV – INSERÇÃO NA ECONOMIA DA ÁREA METROPOLITANA

1. Existência de relações entre o estaleiro e o concelho onde se localiza:

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Vantagens do território onde se localiza o estaleiro (assinale com X):

Vantagens	
Infraestruturas	
Economias de escala	
Mercado laboral especializado	
Custos salariais	
Informação sobre a concorrência	
Cooperação industrial e tecnológica	
Instituições de formação	
Organismos de investigação	
Boas relações sociais e institucionais	
Outras:	
Não tem	

3. Desvantagens do território onde se localiza o estaleiro:

4. Considera que a aglomeração de atividades similares ou conexas gera algum tipo de vantagens (economias de escala) para atividades como a construção/reparação naval?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

5. Evolução recente da Área Metropolitana de Lisboa ao nível dos seguintes aspetos (assinalar com X):

Aspetos	Positiva	Negativa
Capital humano		
Internacionalização		
Clima Social		
Clima Tecnológico		
Infraestruturas (transportes, comunicações, etc.)		
Imagem externa da região		
Outros:		

V - PERSPETIVAS

1. Existem alguns projetos para o estaleiro a curto-médio prazo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Contam com verbas de fundos comunitários para a concretização desses projetos?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. Quais as perspetivas para a atividade do estaleiro no futuro?

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Anexo D – Inquérito a Empresas de Transportes e Serviços Marítimos

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito a Empresas de Transportes e Serviços Marítimos

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – INFORMAÇÃO GERAL

1. Nome da empresa: _____
2. Morada: _____
3. Concelho/Distrito: _____
4. Contato telefónico/e-mail: _____
5. Ramo de Atividade: _____

II – FUNCIONAMENTO DA EMPRESA

Emprego

1. Nº de Trabalhadores com vínculo à empresa¹: _____ (Ano _____)

Categorias	Nº de trabalhadores
Pessoal Dirigente	
Quadros Técnicos Superiores	
Quadros Técnicos Médios	
Pessoal administrativo	
Quadros operacionais	

2. Proveniência dos trabalhadores:

☐ Do concelho

☐ Fora do concelho (especificar) _____

3. Qual a remuneração média²: _____ (Ano _____)

¹ Últimos dados disponíveis

² Últimos dados disponíveis

Formação

4. A empresa tem parcerias com instituições de formação (universidades, institutos,...)?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

Estrutura organizativa da empresa

5. Serviços que a empresa fornece e aqueles a que recorre a empresas terceiras (assinale com X):

Serviços	Na empresa	Empresas nacionais na AML ³	Empresas nacionais no resto do país	Empresas estrangeiras

III – ORGANIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

1. Qual a área geográfica (concelhos, distritos,...) de abrangência da empresa?

2. Quais as principais rotas (se aplicável à empresa):

☐ No Continente (especificar portos): _____

☐ Entre o Continente e as Ilhas (especificar) _____

☐ Entre o Continente e outros portos europeus (especificar) _____

☐ Para outros continentes (especificar) _____

³ Área Metropolitana de Lisboa

3. Volume de Negócios⁴ (em euros): _____ (Ano _____)

4. Principais Mercados Clientes:

Bens e Serviços	Origem (%)		
	Local/Regional	Nacional	Estrangeiro

IV - RELAÇÕES DE COOPERAÇÃO

1. A empresa tem relações de cooperação com outras empresas e agentes socioeconómicos?

☐ Outras empresas do setor

☐ Empresas fora do setor (especificar setores): _____

☐ Agentes públicos (especificar): _____

2. A empresa participa em Associações empresariais locais e/ou regionais?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. A empresa tem ajudas ou incentivos de:

☐ Programas Locais/Regionais

☐ Programas Nacionais

☐ Programas Europeus

V – INSERÇÃO NA ECONOMIA DA ÁREA METROPOLITANA

1. Existência de relações entre a empresa e o concelho onde se localiza:

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

⁴ Últimos dados disponíveis

2. Vantagens do território onde se localiza a empresa (assinale com X):

Vantagens	
Infraestruturas	
Economias de escala	
Mercado laboral especializado	
Custos salariais	
Informação sobre a concorrência	
Cooperação industrial e tecnológica	
Instituições de formação	
Organismos de investigação	
Boas relações sociais e institucionais	
Outras:	
Não tem	

3. Desvantagens do território onde se localiza a empresa: _____

4. Evolução recente da Área Metropolitana de Lisboa ao nível dos seguintes aspetos (assinalar com X):

Aspetos	Positiva	Negativa
Capital humano		
Internacionalização		
Clima Social		
Clima Tecnológico		
Infraestruturas (transportes, comunicações, etc.)		
Imagem externa da região		
Outros:		

VI - PERSPETIVAS

1. Grau de concretização dos objetivos da empresa: _____

2. Perspetivas para o futuro da sua empresa/atividade: _____

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito a Associações

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – INFORMAÇÃO GERAL

1. Nome da Associação: _____
2. Morada: _____
3. Concelho/Distrito: _____
4. Contato telefónico/e-mail: _____
5. Ano de criação: _____
6. Número de associados: _____

II – DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE DA ASSOCIAÇÃO

1. Identificação do setor a que a Associação está ligada:
 - ☐ Transporte Marítimos de Mercadorias
 - ☐ Cruzeiros e Transportes de turismo náutico
 - ☐ Pesca comercial
 - ☐ Construção e Reparação Naval
 - ☐ Portos de Mar e serviços marítimos
 - ☐ Outros (especificar) _____
2. Qual a área geográfica (concelhos, distritos, ...) de abrangência da Associação?

3. Qual o nº de associados que operam na Área Metropolitana de Lisboa: _____

4. Que tipo de apoios e/ou serviços prestam aos associados?

5. A Associação colabora com o Governo Central, as Câmaras Municipais, os Sindicatos, Organizações não-governamentais/ambientais, Marinha, etc. na definição de medidas/políticas para o setor marítimo em causa?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

6. A Associação tem alguma relação/parceria com empresas ou entidades locais, Universidades ou outras instituições de investigação?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

7. Quais os objetivos ou projetos da Associação para os próximos anos?

8. Como perspetiva a evolução do(s) setor(es) que representa face à concorrência e/ou investimento dos congéneres estrangeiros? Justifique:

9. Quais as perspetivas de desenvolvimento para o setor que a Associação representa?

a) A nível local _____

b) A nível da Área Metropolitana de Lisboa _____

c) A nível nacional _____

d) A nível internacional _____

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Anexo F – Inquérito a Instituições de Investigação

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito a Instituições de Investigação

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – INFORMAÇÃO GERAL

1. Designação da Instituição: _____
2. Morada: _____
3. Concelho/Distrito: _____
4. Contato telefónico/e-mail: _____

II – DESCRIÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

1. Tipo de investigação realizada pela instituição: _____

2. Número de pessoas a fazer investigação sobre o mar e/ou sobre setores ligados ao mar: _____
3. Encargos com pessoal/investigadores¹: _____ (Ano _____)
4. A instituição tem temáticas de investigação em curso sobre setores ligados ao mar (pesca, portos, transporte marítimo,...)?
☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

¹ Últimos dados disponíveis

5. A instituição tem projetos e/ou estudos relacionados com o território marítimo português?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

5. A instituição tem projetos e/ou estudos relacionados com os setores ligados à navegação nos estuários do Tejo e do Sado?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

6. A instituição tem projetos e/ou estudos relacionados o impacto ambiental decorrente da navegação nos estuários do Tejo e do Sado?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

7. Há parcerias com outras entidades locais (empresas, autarquias, outras instituições de investigação,...) sobre setores ligados ao mar

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

9. Os investigadores da instituição participam na formação interna das empresas locais ligadas aos setores do mar?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

10. Considera que há alguma ligação entre os diversos setores ligados ao mar no concelho ou na Área Metropolitana de Lisboa?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

11. Como avalia o papel da Instituição na investigação marítima?

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Mestrado em Gestão do Território – Ambiente e Recursos Naturais
*“SUSTENTABILIDADE DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA:
CASO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMO-ESTUARINA.”*

Inquérito a Câmaras Municipais

Data: ____/____/____

Nº: ____

Nome do inquirido: _____

Cargo do inquirido: _____

I – INFORMAÇÃO GERAL

1. Designação: Câmara Municipal de _____
2. Morada: _____
3. Contato telefónico/e-mail: _____

II - ATUAÇÃO DA AUTARQUIA

1. Existem medidas específicas para o sector marítimo (transportes marítimos e fluviais, turismo náutico, pesca, construção e reparação naval ou outros) por parte da Câmara Municipal?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2. Há ajuda de fundos comunitários para a implementação de objetivos camarários para o setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. Existe colaboração com o governo central (ou a CCDR...) a nível dos planos nacionais e/ou regionais para o setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

4. Há colaboração com outros municípios da Área Metropolitana de Lisboa a nível do setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

5. Existe alguma relação/parceria com empresas locais/associações/instituições universidades ligadas ao setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

6. Existe um tecido industrial local que se desenvolve a partir do setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

7. O setor marítimo tem importância para o desenvolvimento da atividade turística no concelho?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

8. O setor marítimo tem importância para o desenvolvimento económico do concelho?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

9. A Câmara Municipal tem incentivos financeiros ou fiscais para as empresas ligadas ao setor marítimo se implantarem no concelho?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

10. Está prevista a criação de reservas de solo específicas para a ampliação ou localização de empresas do setor marítimo no concelho?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

11. Existe algum programa de melhoria das infraestruturas (portos, marinas, vias de comunicação ou outras) existentes no concelho que possam beneficiar o setor marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

12. Existem ligações com empresas ou instituições de outros concelhos da AML ao nível do setor Marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

13. Como se perspetiva a evolução do setor marítimo num futuro próximo no concelho?

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO!

Anexo H – Mapas das Áreas Protegidas marinhas e estuarinas na Área Metropolitana de Lisboa



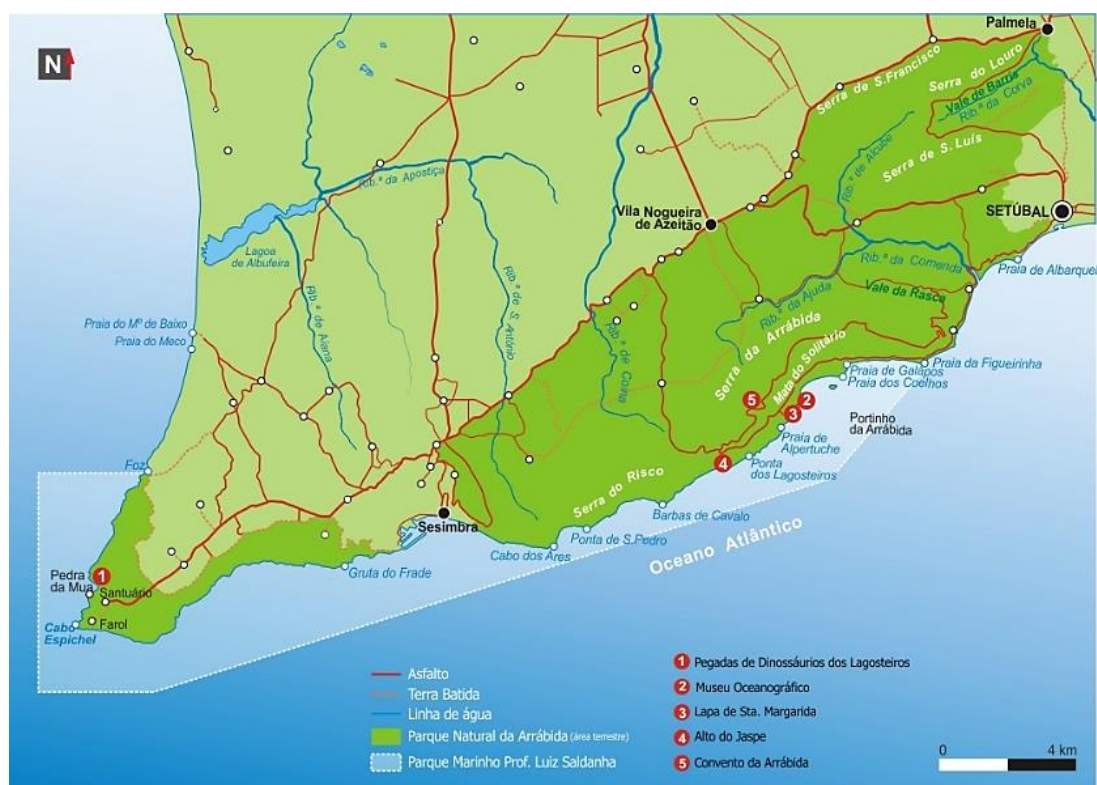
Mapa da Reserva Natural do Estuário do Tejo

Fonte: <http://www2.icnf.pt/portal/ap/r-nat/rnet/class-carac>



Mapa da Reserva Natural do Estuário do Sado

Fonte: <http://www.icnf.pt/portal/ap/r-nat/rnes/class-carac>



Mapa do Parque Natural da Arrábida (inclui o Parque Marinho Professor Luiz Saldanha)

Fonte: <http://www.icnf.pt/portal/ap/resource/img/pnarr/mapas/map-gde>

Anexo I – Comunidades Portuárias de Lisboa e de Setúbal

Comunidade Portuária de Lisboa (CPL)	Comunidade Portuária de Setúbal (CPS)
Associados	Associados
<ul style="list-style-type: none"> • AAMC - Associação dos Armadores da Marinha do Comércio • AATF - Associação dos Armadores do Tráfego Fluvial • AGEPOR - Associação dos Agentes de Navegação • APAT - Associação dos Transitários; • ANECAP -Associação Nacional de Empresas Concessionárias de Áreas Portuárias • AOP - Associação marítima e Portuária • AOPL - Associação dos Operadores do Porto de Lisboa • A-ETPL - Associação Empresa de Trabalho Portuário • ODO - Ordem dos Despachantes Oficiais • Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, S.A. • APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. • Svitzer Portugal - Reboques Marítimos, S.A. • Câmara Municipal de Almada • Câmara Municipal do Barreiro 	<ul style="list-style-type: none"> • AGEPOR-Associação dos Agentes de Navegação de Portugal • Alstom Portugal • ANESUL-Associação dos Agentes de Navegação e Empresas Operadoras Portuárias • AOP-Associação Marítima e Portuária • APSS-Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. • Atlantic Tugs, Lda - Serviços a Navegação, Lda.; • Câmara Municipal de Setúbal • CDO-Câmara dos Despachantes Oficiais; CIMPOR Trading, S.A. • Entidade de Turismo da Região de Lisboa • ETERMAR-Empresa de Obras Terrestres e Marítimas, S.A. • Gaslimpo, S.A. • Grupo Portucel, Soporcel • LISNAVE- Estaleiros Navais, S.A. • PNA-Parque Natural da Arrábida • Rebonave - Reboques e Assistência Naval, SA • Rebosado-Reboques do Sado, Lda. • RNES-Reserva Natural Estuário do Sado • SADOPT-Terminal Marítimo do Sado, S.A. • SAPEC-Terminais Portuários, S.A. • SECIL-Companhia Geral de Cal e Cimento, S.A. • SOMINCOR-Sociedade Mineira de Neves Corvo, S.A. • TERSADO-Terminais Portuários do Sado, S.A. • Transrio - Empresa de Transportes do Sado, Lda.

Fonte: CPL e CPS, 2018

Anexo J - Armadores que exercem atividade na AML

Armadores
Área Metropolitana de Lisboa
<ul style="list-style-type: none">▪ Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, S.A.▪ Navegar - Companhia Portuguesa de Navegação Internacional, S.A.▪ Recheio – Cash & Carry, S.A.▪ Sacor Marítima, S.A.▪ Seacarrier – Sociedade de Navegação e Transportes, S.A.▪ Socarmar -Sociedade de Cargas e Descargas Marítimas, S.A.▪ Tejo Shipping Lines, Lda.▪ Transinsular- Transportes Marítimos Insulares, S.A.▪ Vieira & Silveira – Transportes Marítimos, S.A.

Fonte: IMT, 2018

Anexo L - Gestores de navios que exercem atividade na AML

Gestores de Navios
Área Metropolitana de Lisboa
<ul style="list-style-type: none">▪ Fresti - Sociedade de Formação e Gestão de Navios, Lda.▪ Merline - Prestação de Serviços a Empresas, Lda.▪ Portline Bulk Internacional, S.A.▪ Primemarineship, Lda.▪ Promarinha - Gabinete de Estudos e Projectos, S.A.▪ Qualiseg - Engenharia e Gestão, Lda.▪ Scma - Sociedade De Consultores Marítimos, Lda.▪ S&C - Gestão De Navios E Tripulações, Lda.▪ United European Car Carriers (Portugal) - Gestão De Recursos Humanos, Lda.

Fonte: IMT, 2018